Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 08 / 02. FEBRUAR 2022

IMSA: Daytona 24h-Rennen

Acura bezwingt Caddy-Armada

24h Daytona – GTD-Pro

Porsche-Duell um den GT-Sieg

F1-Analyse: Teamduelle

Wo droht der größte Krach?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 08



Formel-E-Start in Saudi-Arabien

Mercedes-Kunde ärgert Werksteam



Gerhard Berger im Interview

Corona setzt Serien weiter unter Druck



KTM präsentiert MotoGP-Team

Trendwende dank neuem Personal?

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



FERRARI

10 Letzte Formel-1-News vor den Präsentationen: Die Königsklasse erwacht aus dem Winterschlaf



KAWASAKI

40 Superbike-Testfahrten in Jerez: Jonathan Rea überragt alle



PORSCHE

18 Daytona 24h-Rennen – GTD-Klasse: Heißes Porsche-Duell auf den letzten Metern

Editorial

Der Langstreckensport ist fast perfekt aufgestellt: Nahezu alle Autohersteller sind in den Prototypen- und GT-Klassen vertreten. Spannend ist, wer fehlt …

John Doonan ist ein Mann mit Überblick. Der IMSA-Präsident kennt die Langstreckenszene als langjähriger Mazda-Sportchef aus der Herstellersicht, jetzt ist er der Chef auf der anderen Seite, als Veranstalter. Doonan versteht es, die Flughöhe für all jene zu erhöhen, die in den Details zu ertrinken drohen: „Wir haben mit den beiden Technikspezifikationen Hypercars (LMH) und LMDh neun Autohersteller in der Prototypen-Topklasse an Bord, mit Lamborghini vielleicht zehn. Im GT3-Sport sind Fahrzeuge von 13 Herstellern homologiert, und Ford hat in Daytona den Bau eines GT3-Mustang angekündigt. Uns stehen rosige Zeiten bevor."

Besonders wenn man bedenkt, was gerade in der Automobilbranche abgeht: Getrieben von der Politik müssen die Autohersteller eine Transformation bei den Antrieben schaffen, von der sie selber nicht restlos überzeugt sind. Übrigens auch deshalb, weil sie völlig zu Recht fürchten, dass die Endkunden nicht restlos davon überzeugt sind. Unter diesen Umständen ist es ein riesiges Privileg, dass sich fast 20 Autohersteller auf der Langstrecke engagieren – egal ob Prototyp oder GT-Auto.

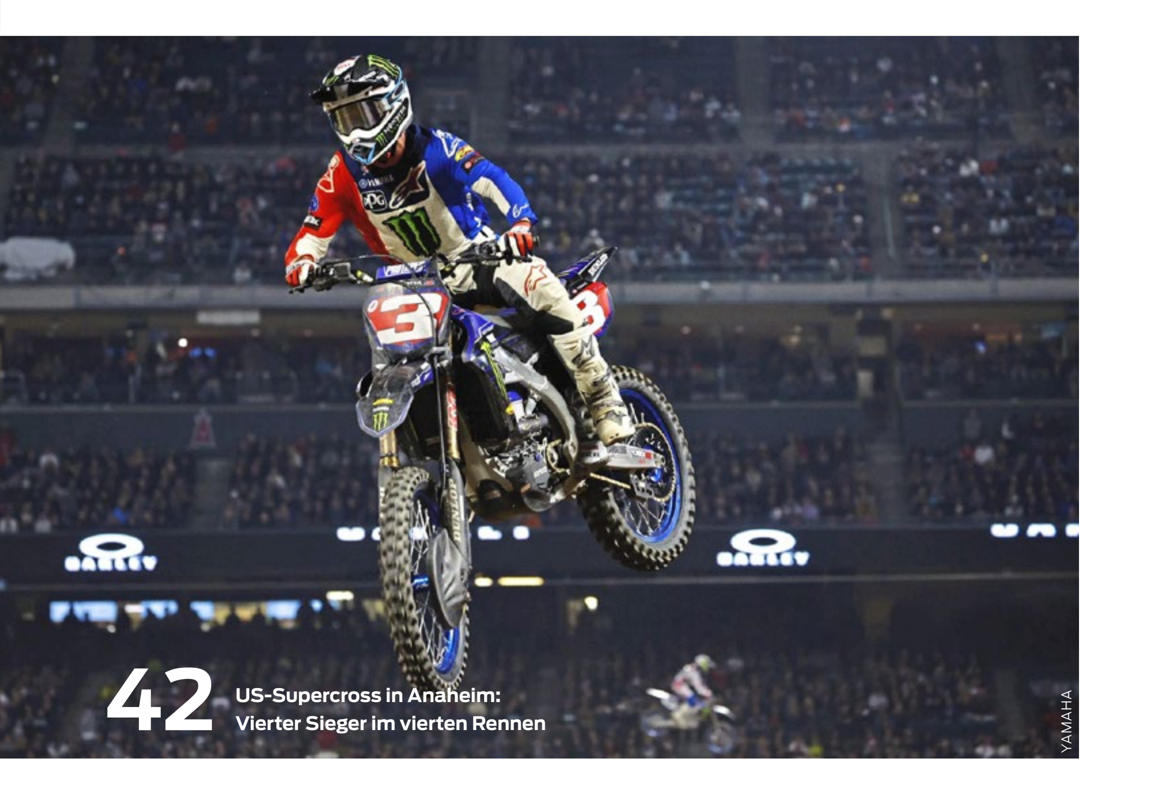
Eigentlich müsste man also über weitere Hersteller gar nicht reden, wenn sich nicht hartnäckig Gerüchte hielten, dass noch weitere Hersteller mit einem Einstieg in die neue gemeinsame Topklasse aus LMH und LMDh liebäugeln. Der Boom auf der Langstrecke erzeugt einen Sog. John Doonan hält es nicht für ausgeschlossen, dass weitere Hersteller dazukommen. Die Liste ist kurz, denn es sind ja schon fast alle da: Ferrari und hoffentlich Lamborghini (Italien), Peugeot und Renault (Frankreich), Porsche, Audi und BMW (Deutschland), dazu aus Amerika GM und Chrysler (eventuell Dodge mit einem rebrandeten Peugeot) sowie Toyota und Honda aus Japan. In der Topklasse fehlen damit gerade mal die Engländer (McLaren kommt vorläufig nicht, siehe News Seite 20), aus Deutschland Mercedes, aus Südkorea mit der Hyundai-Gruppe der neuntgrößte Autohersteller der Welt und Ford, die sich vorläufig aber auf den GT-Sport konzentrieren.

Eine weitere wichtige Einsicht aus Daytona: Die neue Topklasse wird sehr lange stabil bleiben, weil es lange dauern wird, bis die nächste Stufe beim Powertrain gezündet werden kann, denn die Elektrifizierung wird nicht der nächste Schritt sein. „Wir planen bei den LMDh-Autos mit einem Zehnjahres-Zyklus", offenbarte ein IMSA-Insider.

Demzufolge müssen sich alle Hersteller, die nicht an Bord sind, die Frage stellen, ob sie eventuell nachlegen müssen. Aus deutscher Sicht gilt das ganz besonders für Mercedes: Die Schwaben sind bereits im GT-Sport erfolgreich, aber mittlerweile sind alle Wettbewerber in der Prototypen-Topklasse versammelt. John Doonan sagt: „Die LMDh-Plattform ist günstig und effizient, weil es die Hersteller so wollten." Und es sind ja auch alle da. Fast.



Marcus Schurig
Redakteur



42 **US-Supercross in Anaheim: Vierter Sieger im vierten Rennen**

YAMAHA



WILHELM

Der Rückblick mit Gerhard Berger auf das abgelaufene Motorsport-Jahr hat Tradition. Wir haben uns mit dem Österreicher über das turbulente Formel-1-Jahr, die erste DTM-Saison mit neuen Autos und das Problem mit Motorsport in der Pandemie unterhalten.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 boomt trotz Corona-Krise. Wie erklären Sie sich das?
Die Formel und die MotoGP sind mit ihrer Urkraft gut unterwegs. Speziell die Formel 1 hat in diesem Jahr wirklich eine unglaubliche Show geboten. Aber alle anderen Motorsportkategorien leiden sehr unter Corona. Die Krise in Verbindung mit der Transformation zur Elektrifizierung macht es doppelt schwer. Vielen steht das Wasser bis zum Hals.

Trotzdem hat die DTM überlebt. Normalerweise ist so ein Szenario der Genickbrecher.
Ja schon. Aber wir gehen jetzt in die neue Saison, und die Pandemie ist immer noch nicht vorbei. Es gibt wieder viele Fragezeichen – vor allem, ob und wie viele Zuschauer kommen dürfen. Irgendwann hat das auch Effekte auf Sponsorenseite. Der Motorsport ist weiter eine attraktive Plattform für die Hersteller, um ihre Produkte zu zeigen. Die Autokonzerne sind zwar noch mit Verbrennern dabei, aber investieren wollen sie eigentlich hauptsächlich in elektrische Antriebe. Wir planen auf der DTM-Plattform auch eine Elektro-Serie. Aber die ist mit hohen Investitionen verbunden, und das ist in Corona-Zeiten natürlich eine Herausforderung.

DTM-Chef Berger mit Ferrari-Pilot Lawson am Lausitzring

XPB

Wie viel weniger Geld nimmt eine Serie in einem Corona-Jahr ein?
Auf der Zuschauerseite haben wir letzte Saison etwa 70 Prozent weniger eingenommen als im Vor-Corona-Jahr 2019. Die DTM ist mehr von den Zuschauern abhängig als die Formel 1, weil wir ein anderes Konzept verfolgen. Viele andere Serien leiden in der Beziehung auch weniger als wir, weil sie ohnehin kaum Zuschauer haben. Wir verkaufen unsere Tickets selbst oder haben Modelle,

„Vielen steht das Wasser bis zum Hals“

bei denen wir uns mit den Rennstrecken, die von den Zuschauern leben, die Einnahmen teilen. Die Formel 1 ist so stark, dass sie ihre Events an Regierungen oder den Veranstalter verkaufen und dafür eine weiße Rennstrecke bekommen.

Was war an der Formel 1 in diesem Jahr so gut?
Dass endlich mal wieder zwei Top-Fahrer aus verschiedenen Teams um die Meisterschaft gekämpft haben. Zwei Fahrer, zwei Teams, zwei Motorenhersteller, die sich auf und neben der Strecke nichts geschenkt haben. Jeder hat seine Sprüche gemacht, seine Seitenhiebe verteilt – das sind die Stories und die Emotionen, die die Fans hören und sehen wollen. Da war Leben drin.

War es wie Senna gegen Prost?
Das ist nicht direkt miteinander vergleichbar. Damals sind die Meisterschaften oft durch technische Gründe entschieden worden. Man hat sich nicht nur die Frage gestellt, wer von den beiden die Nase vorne hat, sondern man wusste nie, wer beim nächsten Mal überhaupt ins Ziel kommt. Weil etwas am Auto gebrochen oder der Motor geplatzt ist, die Reifen nachgelassen haben, der Sprit ausgegangen ist. Diese Komponente gibt es heute ja gar nicht mehr. So kam es dieses Jahr zum Duell zweier gigantischer Rennfahrer, das von der ersten bis zur letzten Runde der Saison immer Rad an Rad stattfand. Der kleinste Fehler, ob auf der Rennstrecke oder beim Boxenstopp, war schon entscheidend. Das ist eine ganz andere Qualität.

Fährt Verstappen im Zweikampf immer fair?
Verstappen ist aggressiver, Hamilton souveräner. Verstappen musste aber gerade am Ende des Jahres aggressiver fahren, weil Mercedes – vor allem dann mit dem frischen Motor – ein bisschen überlegen war. Da konnte Max nur noch mit der Brechstange gegenhalten, was er meiner Meinung nach auch sehr gut gemacht hat. Er hat sich am absoluten Limit in einer Grauzone bewegt, aber nicht unfair.

In den letzten Rennen gab es diverse kontroverse Entscheidungen. Hat die Rennleitung immer alles richtig gemacht?
Die Rennleitung kann gar nicht immer alles richtig machen. Sie hat sich aber in der extrem schwierigen Situation darum bemüht, einen guten Job zu machen. Wir dürfen nicht vergessen, dass die Rennleitung dieses Duell jenseits von Gut und Böse beobachten musste. Irgendeinen Fehler findet man dabei immer. Michael Masi sitzt vor seinen Bildschirmen, muss alles im Blick haben und dann noch innerhalb von Sekunden wichtige Entscheidungen treffen. Er muss fair sein, dem Reglement entsprechen, die Erwartungen der Zuschauer erfüllen. Ich finde, er hat in diesem Spannungsverhältnis meistens pragmatische Ansätze gewählt. Manchmal waren die Entscheidungen zum Vorteil von Mercedes, manchmal zum Vorteil von Red Bull. Die Puristen wünschen sich immer ein perfektes Reglement. Das kriegst du nie hin, denn dazu sind die Situationen zu unterschiedlich. Deshalb ist es fast unmöglich, immer genau die Entscheidung zu treffen, die dem Reglement juristisch hundertprozentig gerecht wird. Da gefällt mir das System beim Fußball besser. Da wird eine Entscheidung, wenn sie mal getroffen wurde, akzeptiert. Solange der Schiedsrichter dabei unparteiisch bleibt, ist das gut so.

Sollte man generell keinen Rekurs mehr zulassen?
Bei technischen Entscheidungen ist es einfacher, weil es ein Maß gibt, das man einhalten muss. Bei sportlichen Vergehen ist der Fall oft nicht so klar. Wenn ein Unfall passiert und Streckenposten um das Auto herumstehen, entscheidet der Rennleiter anders, als wenn der Fahrer sofort aussteigt und das Auto an einer ungefährlichen Stelle steht. Er muss innerhalb von Sekunden beurteilen, was richtig und was falsch ist. Im Rückblick ist es immer einfach, zu kritisieren. Wenn ich mir jeden Paragraphen des Reglements mit drei Anwälten an meiner Seite sauber durchgelesen habe, wenn jedes Wort auf die Waagschale gelegt wird, kann der Blick auf die Dinge plötzlich ein anderer sein. Das kennt man ja auch bei zivilen Gerichtsverfahren. Im Motorsport halte ich das aber für ungut. Da ist der Fußball ein Vorbild für mich.

> „Solange der Sportler selbst entscheidet oder selbst entscheiden kann, seinem Teamkollegen zu helfen, geht Stallregie für mich in Ordnung.“
>
> Gerhard Berger

Wäre das ein Modell für die DTM?
Wie immer im Leben ist die goldene Mitte vielleicht der beste Weg. Wenn nach dem Rennen besondere Erkenntnisse oder neue Fakten auftauchen, sollte es die Möglichkeit geben, sich das noch einmal anzuschauen. Zum Beispiel die Telemetrie. Hier kann es schon passieren, dass etwas auftaucht, was zum Zeitpunkt der Entscheidung keiner wissen konnte. Da sollte es eine Instanz geben, die so ein Thema noch einmal ansehen kann.

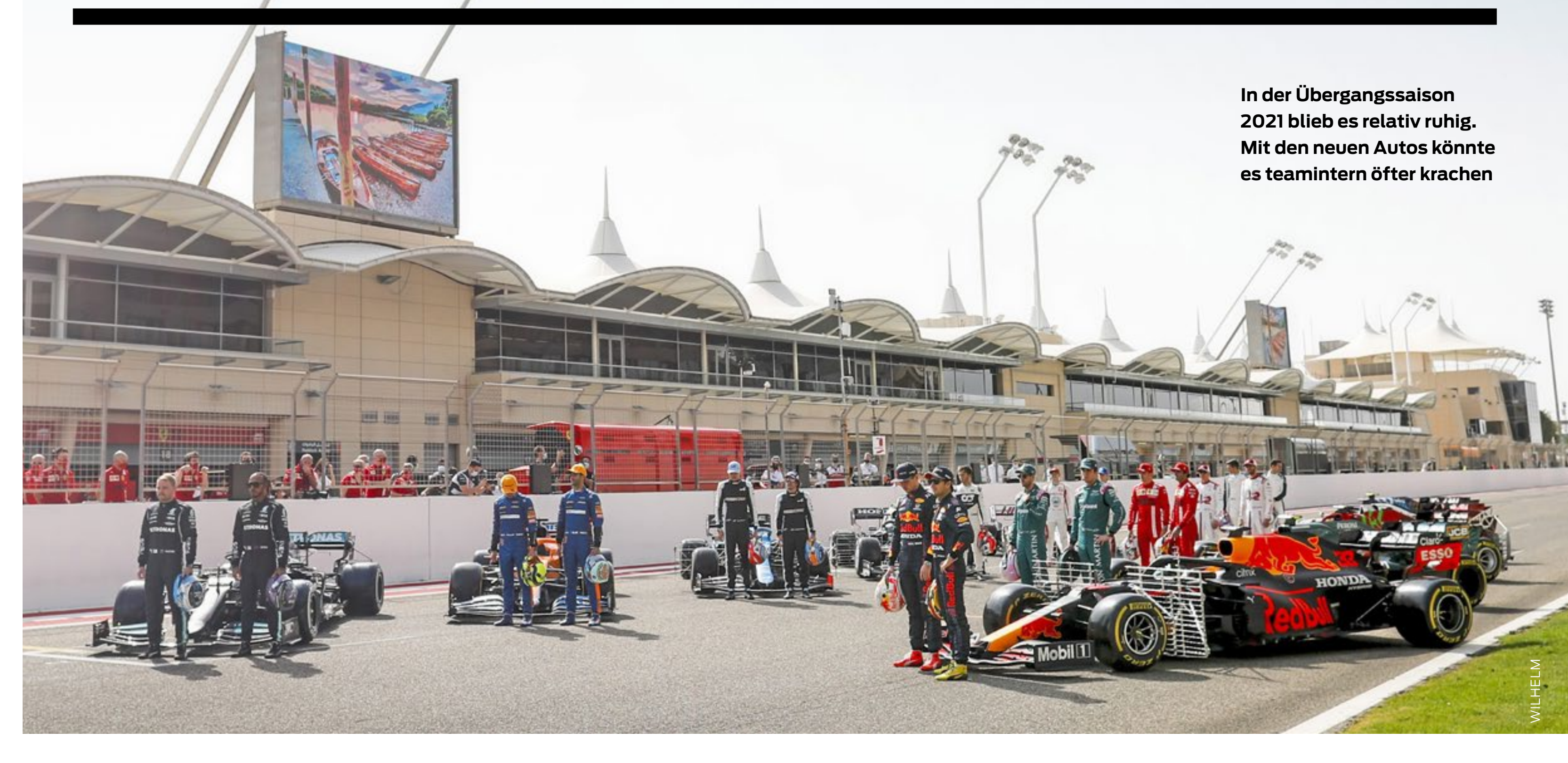
Michael Masi hatte es quasi in der Hand, die WM noch einmal spannend zu machen, indem er das Safety Car eine Runde zu früh reingeholt hat. Hat da zu viel Druck auf ihm gelastet?
Wenn die gleiche Situation mitten im Jahr eintritt und alle Teams vor dem Rennen gefragt werden, ob sie im Zweifel einen Re-Start haben wollen oder nicht, dann hätten alle für den Re-Start gestimmt, inklusive Mercedes. Ich habe aber Verständnis für Mercedes, dass sie das in der Situation und mit so viel Pech auf ihrer Seite im Moment anders sehen.

Verstehen Sie, dass sich Hamilton betrogen fühlt?
Verstehe ich. Für ihn hätte es nicht schlechter laufen können. Wenn Latifi in einer anderen Kurve in einer anderen Runde einen Unfall hat, passiert gar nichts. Das war sicher maximales Pech. Aber Glück und Pech gleichen sich im Laufe einer Saison meist aus. In Imola hatte Hamilton das Glück, dass ihm die rote Flagge eine Runde geschenkt hat. Und jeder hat mal ein Foul begangen – Lewis in Silverstone, Max mit seinem Bremstest in Saudi-Arabien. Beide haben die gleiche Strafe dafür bekommen. Alle anderen Manöver waren auf höchstem Niveau und am Limit.

Die Formel 1 und die DTM sind nach einer guten Saison mit einer Kontroverse zu Ende gegangen. Welche Lehren haben Sie daraus gezogen?
Wir werden das Reglement so ändern, dass der Eingriff in den sportlichen Wettbewerb mit Steuerung von außen nicht mehr stattfinden darf. Das Grundverständnis dahinter: Der Sport soll auf der Rennstrecke ausgetragen werden.

Also keine Stallregie mehr? Oder wie weit darf sie gehen?
Solange der Sportler selbst entscheidet oder selbst entscheiden kann, seinem Teamkollegen zu helfen, geht Stallregie für mich in Ordnung. Als ich mit Senna bei McLaren gefahren bin, habe ich ihn ab dem Zeitpunkt, an dem ich mathematisch nicht mehr Meister werden konnte, unterstützt. Da war ich bei Bedarf Teamplayer, um Senna zum Titel zu helfen. Das habe ich aber selbst entschieden. Ich kann auch noch damit leben, wenn das Team in der Situation den einen Fahrer bittet, für den anderen zu fahren. Gar nicht geht, wenn diese Unterstützung vertraglich geregelt ist und teamübergreifend gesteuert wird. Das könnte übrigens auch in der Formel 1 passieren, wenn ein McLaren für Mercedes oder ein Sauber für Ferrari fahren würde. ■

Konfliktpotenzial



In der Übergangssaison 2021 blieb es relativ ruhig. Mit den neuen Autos könnte es teamintern öfter krachen

WILHELM

Drei von zehn Teams gehen 2022 mit einer veränderten Aufstellung in die Saison. Aber auch beim Rest des Feldes versprechen die internen Duelle jede Menge Zündstoff. Wir sagen Ihnen, wo es am ehesten krachen könnte.

Von: **Tobias Grüner**

MERCEDES
Hamilton vs. Russell

Fünf Jahre herrschte Ruhe bei Mercedes. Trotz markiger Funksprüche an seine Kritiker spielte Valtteri Bottas im Werksteam stets nur die Nebenrolle. Lewis Hamilton gewann in der gemeinsamen Zeit 50 Rennen, sein finnischer Teamkollege gerade einmal zehn. Obwohl der Beitrag von Bottas stets ausreichte, um den Konstrukteurspokal nach Brackley zu holen, schob Toto Wolff den treuen Wasserträger im Winter zu Alfa Romeo ab. Das lag weniger an den Leistungen von Bottas selbst, sondern mehr an Junior George Russell, der mit starken Auftritten im Williams auf seine Beförderung drängte.

Im Zweikampf der Briten erwartet die Teamleitung deutlich mehr Moderationsarbeit. Es ist das Duell jung gegen alt, ambitioniert gegen etabliert, das schon so oft in der Formel 1 eskaliert ist. Wie reagiert der siebenfache Weltmeister, wenn ihm nun der Neuling im Team den Rang ablaufen will. „Ich habe nichts mehr zu beweisen", erklärte der Routinier selbstbewusst. Russell zeigte sich von der zahmen Seite: „Es ist eine Ehre, an der Seite eines Piloten wie Lewis Hamilton zu fahren."

RED BULL
Verstappen vs. Pérez

Nach dem Scheitern der eigenen Junioren durfte sich 2021 mit Sergio Pérez ein etablierter Pilot bei Red Bull an Max Verstappen messen. Dabei ging der Marktwert des Mexikaners aber deutlich in den Keller. Der Neuzugang sammelte nicht einmal halb so viele WM-Punkte wie sein Teamkollege. Das Quali-Duell ging mit 2:20 ebenfalls sang- und klanglos verloren. Seinen einzigen Abstaubersieg in Baku verdankte er dem Pech und dem Unvermögen der beiden WM-Konkurrenten. Nur die tolle Verteidigungsschlacht gegen Hamilton beim Abu-Dhabi-Finale brachte ein versöhnliches Ende und Lob der Teamleitung.

Die Rollen waren klar verteilt. Deshalb gab es auch kein Streitpotenzial. Für 2022 muss sich Pérez aber steigern. Niemand erwartet, dass er Verstappen schlägt. Mit den neuen Autos sollte der Abstand aber schrumpfen. Will Red Bull mal wieder die Teamwertung gewinnen, braucht es zwei verlässliche Punktelieferanten. Pierre Gasly hätte nach seinen starken Leistungen bei Alpha Tauri längst eine zweite Chance beim Red-Bull-A-Team verdient.

FERRARI
Leclerc vs. Sainz

Wie sich die Experten doch irren können. Bei der Verpflichtung von Carlos Sainz sah es zunächst aus, als habe die Scuderia einen pflegeleichten Wasserträger für Charles Leclerc ins Boot geholt. Doch am Ende stand der Neuling in der Fahrerwertung überraschend zwei Plätze vor der nominellen Nummer eins. Vor allem die starke Rennpace ließ das Pendel zugunsten des Spaniers ausschlagen. Weil die Saison von der Teamleitung früh zum Übergangsjahr deklariert wurde, blieb es hinter den Kulissen jedoch ruhig. Nach außen pflegten die beiden Ferrari-Piloten sogar ein freundschaftliches Verhältnis.

Für 2022 hat Maranello jedoch zur großen Attacke geblasen. Die Regelreform ist die Chance für das Traditionsteam, den Rückstand zur Spitze auf einen Schlag einzudampfen. Und sollte es für Sainz und Leclerc tatsächlich um den Titel gehen, dann ist es mit der Freundschaft schnell vorbei. Mit seinem langfristigen Vertrag bis 2024 hat Leclerc eine Defacto-Position als Teamleader. Eine zweite Niederlage im internen Duell kann und will er sich sicher nicht erlauben.

MCLAREN
Norris vs. Ricciardo

Auch bei McLaren kam es anders als von vielen Experten vorhergesagt. Der teuer eingekaufte Daniel Ricciardo sah gegen Lando Norris kein Land, was vor allem an der Charakteristik des Autos lag. Der MCL35M schmeckte dem australischen Neuzugang überhaupt nicht. Ricciardo musste regelmäßig in die Daten des Teamkollegen schauen, um erst einmal zu verstehen, wie er seinen Fahrstil umstellen muss. Dass der Routinier trotz seiner Probleme dann in Monza plötzlich den ersten McLaren-Sieg seit neun Jahren nach Hause brachte, hinterließ bei Norris sicher einen etwas bitteren Beigeschmack.

Mit Einführung der neuen Autos hat Ricciardo nun keine Ausreden mehr. Jeder erwartet eine klare Steigerung. Unruhe im Team müssen die McLaren-Fans wohl nicht befürchten. Beide Piloten präsentierten sich bisher immer als Teamplayer. Andreas Seidl dürfte seinen Laden also auch weiter gut im Griff haben.

ALPINE
Alonso vs. Ocon

Obwohl die Pace des Autos oft zu Wünschen übrig ließ, zeigte sich Fernando Alonso bei seinem Comeback überraschend handzahm. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit fand der zweifache Weltmeister schnell zurück zur alten Form und gewann das interne Duell am Ende knapp nach Punkten. Teamkollege Esteban Ocon sorgte aber für das große Highlight. Der Sieg in Budapest, der auch dank Alonsos Hilfe zustande kam, überdeckte eine ansonsten eher enttäuschende Saison für die französische Equipe.

Jetzt steht das Jahr der Wahrheit vor der Tür. Alonso spricht gerne von „El Plan“ – also dem großen Plan, nach dem das Werksteam mit dem neuen A522 auf oberstem Level mitgeigen will. Geht es zwischen Alonso und Ocon tatsächlich um Siege und Podiumsplätze, dann könnte der Waffenstillstand schnell aufgekündigt werden. Steckt Alpine dagegen weiter im Mittelfeld fest, muss sich wohl die Teamleitung warm anziehen.

ALPHA TAURI
Gasly vs. Tsunoda

Teamchef Franz Tost und Talentspäher Helmut Marko hatten vor der Saison große Erwartungen an Yuki Tsunoda geweckt, die der jüngste Pilot im Feld aber nur selten erfüllen konnte. Eine hohe Fehlerquote führte zu einigen heftigen Abflügen. Das versetzte dem Selbstvertrauen des Japaners einen nachhaltigen Dämpfer. Den Frust ließ der Rookie zunächst aber nicht am Teamkollegen aus, sondern an den eigenen Ingenieuren. Erst ein Machtwort der Teamleitung sorgte für Ruhe.

Der Nummer-1-Status von Pierre Gasly kam nie in Gefahr. Kein Pilot gewann sein Quali-Duell so souverän wie der Franzose. Hätten beide Piloten so ordentlich gepunktet, dann hätte die Scuderia den fünften Platz in der Teamwertung locker eingefahren. An der Rollenverteilung wird sich auch 2022 nichts ändern. Für Unruhepotenzial könnte höchstens Gasly selbst mit seinen Wechselambitionen sorgen. Ewig kann die Red-Bull-Führung den schnellen Mann aus der Normandie nicht beim B-Team parken.

ASTON MARTIN
Vettel vs. Stroll

Im vorletzten Rennen der Saison 2020 feierte Racing Point noch einen Sieg in Bahrain. Doch 2021 ging für das neu formierte Aston-Martin-Werksteam plötzlich nicht mehr viel zusammen. Nach seinem Frust-Abschied von Ferrari fand Sebastian Vettel auch in England kein Glück. Die beiden grünen Autos gurkten meist am hinteren Ende des Mittelfelds herum. Zwar konnte der Heppenheimer das interne Duell gegen Lance Stroll nach Quali-Siegen und WM-Punkten für sich entscheiden, doch sein Vorgänger Pérez hatte den Kanadier noch etwas deutlicher im Griff.

Nur in Baku und Budapest schaffte es Vettel auf das Podium. Dass ihm der zweite Platz beim Ungarn-Grand-Prix wegen einer Lappalie nachträglich aberkannt wurde, passte in die unglückliche Saison. Zwischen den Teamkollegen kam nie böses Blut auf, obwohl Besitzersohn Stroll bei der Verteilung von Upgrades zumeist bevorzugt wurde. Sollte es auch 2022 nicht spürbar aufwärtsgehen, dürfte es wohl das letzte Jahr von Vettel in der Königsklasse werden.

WILLIAMS
Latifi vs. Albon

Nach dem Abgang von George Russell muss man sich etwas Sorgen um Williams machen. Der Mercedes-Junior war die Lebensversicherung des Traditionsteams. Er hat Williams 2021 fast im Alleingang auf den achten WM-Platz geführt. Nicholas Latifi konnte erst am Ende der Saison einigermaßen mithalten. Russell-Ersatz Alexander Albon hat in seinen Teamduellen in der Formel 1 und der DTM zuletzt nicht immer die beste Figur abgegeben. Es ist somit noch völlig unklar, wer künftig die Rolle des Teamleaders übernehmen wird.

Klar ist nur: Der Verlierer des Duells wird wohl keine große Zukunft in der Formel 1 haben. Latifi kann im Notfall wenigstens noch auf die Sponsor-Millionen seiner persönlichen Partner bauen. Albon muss dagegen eine überzeugende Saison abliefern, wenn er die Unterstützung von Red Bull nicht verlieren will. Das birgt Konfliktpotenzial. Wie häufig die Piloten glänzen können, hängt natürlich auch vom Auto ab. Williams sollte nach der Formdelle am Ende des Jahres schnell wieder in die Spur zurückfinden.

ALFA ROMEO
Bottas vs. Zhou

Das einzige Formel-1-Team, das gleich beide Piloten ausgetauscht hat, kommt aus der Schweiz. Kimi Räikkönen wurde altersbedingt in Rente geschickt. Antonio Giovinazzi wurde nach 62 meist uninspirierten Grand-Prix-Starts aussortiert. Mit Valtteri Bottas verpflichtete Alfa Romeo eine bekannte Größe. Der Finne bekam gleich einen Sauber-Firmenausweis mit der Anmerkung „Driver 1“ ausgehändigt. Nach fünf frustrierenden Jahren im Schatten von Hamilton wird dem WM-Dritten der Vorsaison quasi das Zepter in die Hand gedrückt.

Mit Guanyu Zhou bekommt Bottas aber einen unangenehmen Teamkollegen. Gegen den chinesischen Rookie kann man nicht viel gewinnen. Der einzige Neuling im Feld landete nur dank seiner Mitgift aus dem fernen Osten in der Königsklasse. Die Formel-1-Bosse wünschen dem 22-Jährigen aus Shanghai allen erdenklichen Erfolg, um schnell neue Märkte zu erobern. Bottas hat sich bisher immer als Teamplayer gezeigt. Wir sind gespannt, ob das in seiner neuen Rolle auch noch der Fall ist.

HAAS F1 TEAM
Schumacher vs. Mazepin

Das heißeste Duell der vergangenen Saison wurde am hinteren Ende des Feldes ausgefochten. Zwischen Mick Schumacher und Nikita Mazepin flogen mehrfach die Giftpfeile hin und her. Teamchef Günther Steiner hatte alle Hände voll zu tun, um eine totale Eskalation seiner Rookies zu vermeiden. Dabei ging die Aggression meist von Mazepin aus – sowohl in den Zweikämpfen auf der Piste als auch bei den Verbalattacken neben der Strecke.

Mick Schumacher versuchte, sich nicht von den Spielchen des Teamkollegen ablenken zu lassen. Im Quali-Duell hatte er mit 19:3 deutlich die Nase vorne. Sollte der Haas-Renner 2022 wieder ins Mittelfeld zurückkehren, dürfte wohl auch nach WM-Punkten bald Klarheit herrschen. Weitere Niederlagen werden die Laune von Mazepin aber sicher nicht verbessern. Teamboss Steiner sollte seine hitzköpfigen Piloten also weiter an der kurzen Leine halten. ■



XPB

Verbessert sich die Stimmung bei Haas, wenn es 2022 um WM-Punkte geht?



Silverstone im Vorjahr: Die Fahrer um Verstappen und Hamilton bekommen die F1-Zukunft in Form eines Showcars präsentiert

Strippenzieher

Die Formel 1 sieht sich mit ihren Reformen und einer goldenen Fahrergeneration auf dem richtigen Weg. Kritik am großen Rennkalender weist der Chef zurück.

Von: **Andreas Haupt**

Einen besseren Zeitpunkt, Formel-1-Chef zu sein, hätte sich Stefano Domenicali wahrscheinlich nicht wünschen können. Seit einem Jahr steht der 56-jährige Italiener der Königsklasse vor. Das Geschäft floriert, obwohl die Corona-Krise immer noch nicht ausgestanden ist.

22 Rennen, Drama ohne Ende, die Fans zurück an der Rennstrecke – und mit Porsche und Audi zwei Hersteller vor der Tür, die über einen Einstieg ab 2026 nachdenken. Da lässt sich in der Schaltzentrale auch das umstrittene Finale verkraften, das der Formel 1 zwar Schlagzeilen eingebracht hat, aber auch Kritik. Die Meinung darüber, ob der Schlussakt ihr sogar geschadet hat, ist geteilt. Mercedes schoss jedenfalls scharf gegen die FIA und das Establishment, Red Bull erwiderte so manchen Giftpfeil. Man erzählt sich, Domenicali habe die restlichen Teams gebeten, stillzuhalten und mit öffentlicher Kritik zu sparen.

Für den Nachfolger von Chase Carey ist es ein Job ohne große Verschnaufpausen. „Das Leben widmet sich voll diesem Geschäft. Wenn man das Privileg hat, diesen Job auszufüllen, darf man nicht auf die Uhr schauen.“ Und keinen langen Familienurlaub planen. Ein paar Tage über Weihnachten in den Dolomiten: Das war’s. Das Geschäft ruft.

!

Die Sprints wertet Domenicali als Erfolg. Die Formel 1 denkt über mögliche Anpassungen am Rennformat nach, wartet aber erst den Neustart ab.

Saisonfinale hin oder her: Die Formel 1 entwickelt sich kommerziell wie sportlich gut weiter. Dennoch hielt Domenicali bereits im November fest: „Es wäre arrogant zu behaupten, dass wir nichts verbessern müssten. Beim Management der Leute, beim Produkt, das wir verkaufen. Bei der Qualität. Die Art, wie wir leben und arbeiten. Unser Business kennt keinen Halt.“

Der Budgetdeckel entfernt die Teams von der früheren Geldverbrennungsmaschine. Mit neuen Autos soll das Rennfahren noch attraktiver werden. Vielleicht nicht direkt in der kommenden Saison, aber mittelfristig. Durch die Technik-Revolution sollen die Abstände im Feld schrumpfen. Domenicali würde es nicht überraschen, wenn Mercedes und Red



MOTORSPORT IMAGES

Bull trotzdem weiterhin anführen. „Das wäre normal." Nachsatz: „Mit den neuen Regeln und dem Budgetdeckel können die anderen aber schneller aufholen." Die Macher der Formel 1 träumen davon, dass in Zukunft das halbe Feld um Siege fährt. Wettbewerb belebt das Geschäft. Dadurch ließe sich der Sport noch besser vermarkten.

Junge Fahrer als Zugpferd

Die richtigen Botschafter sitzen in den Autos. Sie müssen nur auf Augenhöhe kämpfen können. Der Formel-1-Chef spricht von einer goldenen Generation, wenn man ihn auf Max Verstappen, Lando Norris, George Russell, und Co anspricht. „Wir haben mit ihnen eine tolle Zukunft. Es gab nie so viele talentierte Rennfahrer. Sie sind nicht nur gut auf der Strecke, sondern auch außerhalb. Sie sind offen und sprechen mit den Fans über sich. Sie können neue Generationen inspirieren. Wir haben mit Sicherheit mittelfristig kein Problem. Das müssen wir ausnutzen."

Dann wären da noch Lewis Hamilton und Sebastian Vettel – der Rekordweltmeister und der vierfache Champion, die sich für Gleichberechtigung und Nachhaltigkeit einsetzen. Zwei Rennfahrer, die hinterfragen. Vettel zum Beispiel, indem er auf den Rennkalender verweist. Für den Heppenheimer reist die Formel 1 zu kreuz und quer um die Welt. Das gehe umweltschonender, indem man Länder nacheinander abklappere, die geografisch ohnehin nah beieinanderliegen.

Sprint als Erfolg gewertet

Allerdings ist die Planung weit ab von einfach. Die Formel 1 muss sich mit Ländern und Ausrichtern abstimmen, das Frachtgeschäft managen und Einflussgrößen wie andere Veranstaltungen, das Wetter und Corona beachten. Domenicali: „Wir müssen realistisch bleiben. Schauen Sie sich den Rennkalender an. Abgesehen von einem Rennen bewegen wir uns sinnvoll. Auch wenn wir den Transport einbeziehen. Wir kümmern uns darum." Der Italiener sagt auch: „Sebastian pusht. Es ist klar, dass die Umwelt Teil seines neuen Bewusstseins ist. Ich nehme ihm ab, dass er es ernst meint. Wir diskutieren mit ihm. Wenn wir eine einheitliche Linie finden und unsere Kräfte vereinen, wäre es fantastisch." Die Formel 1 weiß, dass sie nachhaltiger werden muss. Ohne eine entsprechende Strategie kommt man heute mit keinem Unternehmen von Welt ins Geschäft. Bis 2030 soll der Rennbetrieb CO_2-neutral sein. „Wir haben einen großen Plan." Dazu gehören synthetischer Kraftstoff, Strom aus erneuerbaren Energien an der Rennstrecke, kein Plastik, um ein paar Beispiele zu nennen.

Apropos Kalender. 23 Rennen sind ein Gesprächsthema, das immer wieder aufkocht. Mehr Grands Prix bedeuten mehr Geld, aber auch mehr Belastung. Manche Teams plädieren für weniger Rennen und wollen dafür die Zitrone stärker ausquetschen. Der Gedanke: Die Rennstrecken sollen sich um die Plätze streiten und gegenseitig überbieten. Domenicali: „Die Teams sollten sich um ihr Business kümmern, ich um meines. Verknappung gibt dir keinen höheren Wert, es sei denn, du agierst nur auf einem Markt." Soll heißen: Jede Weltregion ist anders. Verschiedene Kontinente, unterschiedliche Gegebenheiten. Die Formel 1 will als globaler Sport am besten überall fahren. „Wir müssen eine komplexe Matrix managen."

Mit dem aktuellen Portfolio wird an anderen Stellschrauben gedreht. Wer einen Sprint veranstalten will, muss extra bezahlen. 2022 sollen sechs davon stattfinden, sofern man sich mit allen Teams einigt. Domenicali sieht im Sprint ein Erfolgsmodell. „Der altmodische Typ in meinem Alter hatte ein paar Zweifel. Alle anderen, die Jungen, die Promoter und TV-Partner, halten den Daumen nach oben."

Auch über zukünftige, mögliche Anpassungen am Rennformat wird nachgedacht und diskutiert, ohne voreilig zu agieren. „Zunächst warten wir den Effekt der neuen Autos und Reifen ab. Dann sehen wir weiter." ■



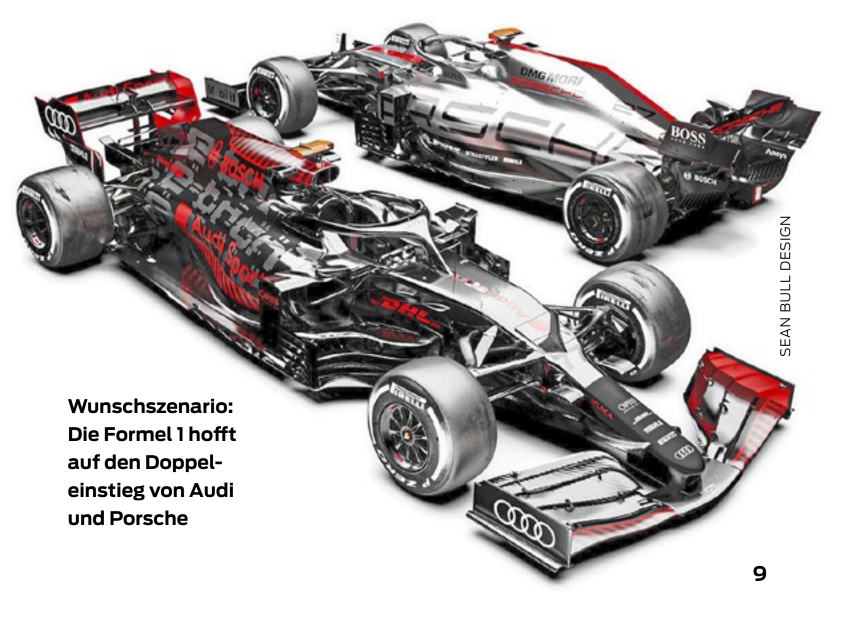
MOTORSPORT IMAGES

Im Zusammenspiel zum Erfolg: Sportchef Ross Brawn und CEO Domenicali



VETTEL

Mehr für die Umwelt: Sebastian Vettel handelt für die Nachhaltigkeit



SEAN BULL DESIGN

Wunschszenario: Die Formel 1 hofft auf den Doppeleinstieg von Audi und Porsche

Formel 1

Kimi wird MX-Teamchef

Kimi Räikkönen hat nach seinem Formel-1-Abschied eine neue Aufgabe gefunden. Der Weltmeister von 2007 wird neuer Teamchef beim Motocross-Rennstall KRT MXGP.

Von: **Tobias Grüner**

Von der Königsklasse des Automobilsports zieht es Kimi Räikkönen in die Königsklasse des Offroad-Zweiradsports. Das KRT-MXGP-Team, das in der Motocross-Weltmeisterschaft antritt, hat den Finnen als neuen Teamchef verpflichtet. Räikkönen hatte schon während seiner aktiven Zeit als Formel-1-Pilot seinen eigenen Rennstall namens „Ice One Racing Team" aufgebaut. Das war aber eher ein Zeitvertreib für die Pausen zwischen den Grand-Prix-Rennen. Nun wird er der Boss eines absoluten Spitzenteams. „Es ist kein Geheimnis, dass Motocross schon seit Jahren eine meiner großen Leidenschaften ist. Dieses Team kann man jetzt aber nicht mehr als Hobby bezeichnen. Das ist eine ernste Angelegenheit."

KRT MXGP mit Speerspitze Romain Febvre bekommt als Kawasaki-Werksteam finanzielle Unterstützung und Entwicklungshilfe aus Japan. „Alle im Team sind sehr erfreut, dass Kawasaki uns als Werksteam ausgesucht hat. Die Erfolgschancen sind damit natürlich gestiegen. Das bietet uns große Möglichkeiten", zeigte sich Räikkönen vor der Saison 2022 optimistisch. ■



ALFA ROMEO

Nach seinem Abschied von Sauber zieht es Räikkönen in die Motocross-WM

Formel 1

Test mit Verspätung

Bei privaten Probefahrten in Fiorano durften sich die Ferrari-Piloten den Winter-Rost aus den Knochen schütteln. Der Test begann allerdings etwas später als geplant.

Von: **Tobias Grüner**

Bei Ferrari ist es mittlerweile schon fast eine kleine Tradition, dass das fahrende Personal schon vor dem Auftakt der offiziellen Wintertests ein paar Proberunden in Fiorano drehen darf. Eigentlich hätte der Testlauf schon am Dienstag (25.1.) beginnen sollen. Doch dann gab es Diskussionen um das Auto. Ferrari hätte gerne den SF21 aus dem Vorjahr eingesetzt. Weil die nächste Auto-Generation komplett neu ist, bestünde schließlich kaum eine Gefahr, dass die Ingenieure irgendwelche unerlaubten Lehren aus dem Probelauf ziehen, so das Argument der Teamleitung.

Doch die FIA wollte diesem Plan nicht die Freigabe erteilen – offenbar auch nach Rücksprache mit anderen Teams. Im Reglement sind für derartige Testfahrten schließlich nur Rennwagen vorgesehen, die mindestens zwei Jahre auf dem Buckel haben. Und so mussten die Scuderia-Verantwortlichen in letzter Sekunde eine Ersatzlösung finden. Bis der SF71H von 2018 endlich einsatzbereit war, verging ein weiterer Tag.

Auch die kühlen Temperaturen von bis zu 3° C in der Früh vermiesten den Beteiligten etwas die Stimmung. So wurde das Programm für die Stammpiloten leicht abgespeckt. Carlos Sainz kam lediglich auf 59 Umläufe (176 km), Charles Leclerc drehte 48 Runden (143 km). Nach ihren Einsätzen verteilten die beiden ein paar signierte Kappen an die tapfer ausharrenden Zaungäste. Ersatzpilot Robert Shwartzman absolvierte zwei Sessions und schaffte 165 Runden (492 km). ■



FERRARI

Ferrari musste den privaten Test mit einem SF71H von 2018 absolvieren

NACHRICHTEN

TESTFAHRTEN IN IMOLA
Neben Ferrari hat auch Alpha Tauri einen privaten Test absolviert. Pierre Gasly und Yuki Tsunoda fuhren je einen Tag in Imola. Gasly war erst kurz zuvor aus Florida zurückgekehrt, wo er in der Fitness-Anlage des Football-Teams „Miami Dolphins" ein Trainingslager absolviert hatte.

PRÄSENTATIONS-SAISON
Nach Aston Martin (10.2.), McLaren (11.2.), Ferrari (17.2.) und Mercedes (18.2.) haben auch Alpha Tauri (14.2.) und Alpine (21.2.) Termine für die Präsentation ihrer neuen Autos fixiert. Die Wintertests beginnen am 23.2. in Barcelona.

MASI VOR DEM AUS?
Die FIA hat Berichte dementiert, nach denen F1-Rennleiter Michael Masi zur Saison 2022 ausgetauscht wird. „Es gibt noch kein Ergebnis der Untersuchung des Rennens in Abu Dhabi", heißt es in einem Statement. Am 14. Februar will man den Teams den Abschlussbericht präsentieren.

EUPHORIE IN AUSTRALIEN
Der Umbau des Albert Park Circuits in Melbourne ist abgeschlossen. Die lokalen Veranstalter haben die Strecke nicht nur neu asphaltiert, sondern auch das Layout in einigen Bereichen verändert, um mehr Überholmöglichkeiten zu schaffen. Wegen des hohen Interesses sollen fünf zusätzliche Tribünen aufgestellt werden. Zuletzt musste der Australien-GP zwei Mal abgesagt werden.

ZWEITLIGA-PILOTEN
Das Formel-2-Feld nimmt immer mehr Gestalt an:
Prema: Hauger/Daruvala
Virtuosi: Doohan/Sato
Carlin: Lawson/Sargeant
Hitech: Armstrong/Vips
ART: Vesti/Pourchaire
MP: Drugovich/Novalak
Campos: Boschung/???
DAMS: Nissany/Iwasa
Trident: Williams/???
Charouz: Bölükbasi/???
Van Amersfoort: Hughes/Cordeel



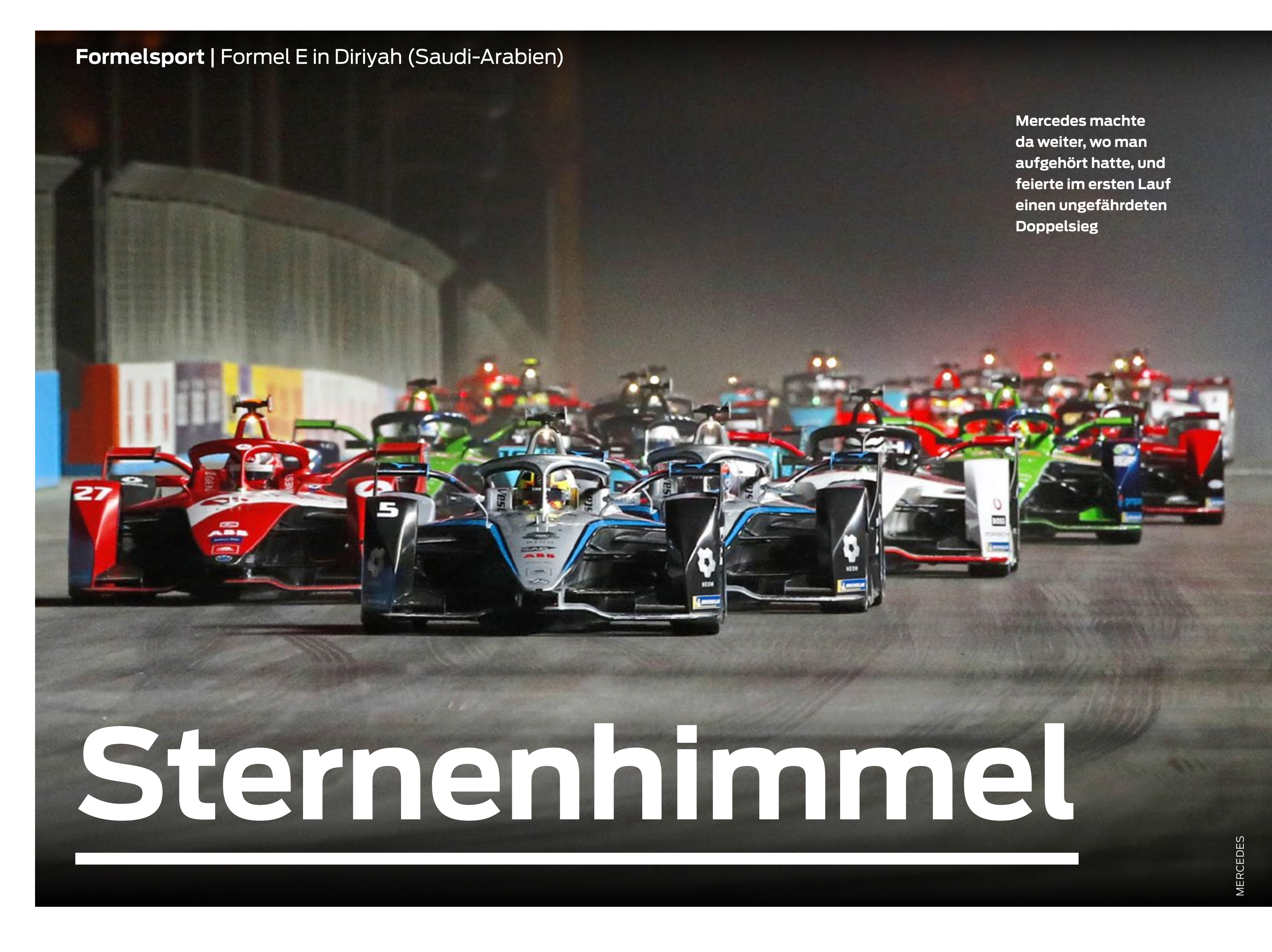
Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.



Mercedes machte da weiter, wo man aufgehört hatte, und feierte im ersten Lauf einen ungefährdeten Doppelsieg

MERCEDES

Sternenhimmel

Nyck de Vries (Mercedes) und Edoardo Mortara (Venturi-Mercedes) haben die ersten zwei Rennen der achten Saison gewonnen. Während das neue Qualifikationsformat zu überzeugen wusste, sorgte ein Zwischenfall kurz vor Ende des zweiten Laufs für reichlich Ärger in den Reihen der Fahrer.

Von: **Philipp Körner**

Mehr Fairness, aber genau dieselbe Spannung wie zuvor: Die Macher der Formel E gingen mit großen Ambitionen in die letzte Saison des Gen2-Reglements. Dank des neuen Qualifying-Formats mit K.-o.-Runden, einer Art Nachspielzeit als Reaktion auf das Reichweiten-Desaster in Valencia und einer strengeren Linie gegenüber den Piloten sollten die größten sportlichen Kritikpunkte endlich entkräftet werden. Vor allem das ehemalige Quali-System, das wegen früher Startplätze für die Top-Fahrer stets als willkürlich verschrien war, galt als dringend reformbedürftig. So blickte die gesamte Szene schon vor dem ersten Lauf im saudi-arabischen Diriyah am Freitag gespannt auf die Bildschirme.

Gelungene Einführung

Die Reaktionen fielen von Beginn an positiv aus. Besonders die kurzen Startintervalle innerhalb der Duelle boten spannende Fernsehmomente. Obwohl es am Samstag deswegen auch zu einem Missverständnis bei António Félix da Costa (DS-Techeetah) kam, der die Ampelsignale falsch interpretiert hatte, verlief das Debüt insgesamt erfolgreich. Der erste Sieger eines „Quali-Turniers“ (plus drei Punkte) war Mercedes-Mann Stoffel Vandoorne, der sich gegen Jake Dennis im Andretti-BMW durchsetzen konnte. Startplatz 3 ging an den amtierenden Weltmeister de Vries.

Direkt beim Start des ersten Rennens konnte sich der Niederländer bereits an Dennis vorbeischieben, der daraufhin aber den Anschluss an die starken Werks-Mercedes halten konnte. Dahinter positionierten sich André Lotterer (Porsche), Sam Bird (Jaguar) und Lucas di Grassi (Venturi-Mercedes). Das erste Drittel wurde von einem harten Kampf im Mittelfeld geprägt, in dem sich besonders Robin Frijns (Envision-Audi) und Oliver Rowland (Mahindra) als wenig kompromissbereit hervortaten. Ihr überhartes Aufeinandertreffen führte nicht nur zum Ausfall von Rowland, sondern auch zur anschließenden ersten Safety-Car-Phase der neuen Saison. Die entscheidende Szene des Auftakts fand dann im Zuge der zweiten Attack-Mode-Aktivierungen kurz nach dem Restart statt. Stoffel Vandoorne, der bis dahin die Spitze klug verwaltet hatte, verfehlte die am Kurvenäußeren gelegene Spur und war durch den damit verbundenen Zeitverlust im Nachteil gegenüber dem nun führenden Nyck de Vries. Da beide Mercedes-Piloten anschließend gleichzeitig die zweite kW-Erhöhung auswählten, konnte Vandoorne nicht mehr kontern.

> „Ich führte und hatte alles unter Kontrolle, doch dann habe ich die Schleife bei der Aktivierung des Attack-Mode verpasst.“
>
> Stoffel Vandoorne

Der Belgier ärgerte sich: „Ich führte und hatte alles unter Kontrolle, doch dann habe ich die Schleife bei der zweiten Aktivierung des Attack-Mode verpasst. Die Formel E ist zu eng für solche Fehler.“ Am Ende könne nur er sich selbst die Schuld dafür zuschreiben. Sein Kollege, der in den ersten Sitzungen noch stark mit der schmutzigen Strecke zu kämpfen hatte, erklärte: „Am Donnerstag hatte ich einen Mauerkontakt. Das hat das Team und mich natürlich direkt zurückgeworfen. Aber wir haben

unser Vertrauen wieder aufgebaut und waren im Rennen fehlerfrei unterwegs."

Um die dritte Stufe des Podiums herrschte lange Unklarheit. Zunächst sah es so aus, als ob André Lotterer mit seinem Porsche am besten aufgestellt sei. Doch im letzten Renndrittel samt 5.15 Minuten „Extra Time" wurde der Deutsche erbarmungslos zurückgereicht. Er beendete das Rennen schlussendlich hinter den weiteren Deutschen Pascal Wehrlein (Porsche) und Maximilian Günther (Nissan) auf Rang 13. „So was ist mir noch nie passiert", wunderte sich der gebürtige Duisburger angesichts des enttäuschenden Energie-Managements. Der dritte Platz ging final an den Andretti-Privatfahrer Jake Dennis. Sein US-amerikanischer Teamkollege Oliver Askew rundete parallel den guten Tag für den BMW-Kunden mit einem Sprung von Platz 17 auf 9 ab.

Der Kunde ist König

Auch am Samstag sah es zunächst so aus, als ob der Werks-Mercedes das beste Auto im Vorort der Hauptstadt Riad sein würde. Diesmal gewann Nyck de Vries alle K.-o.-Duelle am Rande der historischen Altstadt. Sein Kollege Vandoorne hatte allerdings Probleme und qualifizierte sich nur im Mittelfeld. Platz 2 ging an Edoardo Mortara, Rang 3 an Robin Frijns. Di Grassi und Lotterer rundeten ein Quintett ab, welches das Rennen weitgehend bestimmen sollte.

Vielleicht auch dank der klaren Ansage der Rennleitung verlief der zweite Start ebenfalls ohne große Zwischenfälle. Die meiste Action spielte sich in der Mitte ab, wo unter anderem der frustrierte Vandoorne und ein zum wiederholten Male enttäuschter Pascal Wehrlein die Konkurrenz aufmischten. Im Rahmen der Attack-Mode-Aktivierungen wurde es aber auch an der Spitze plötzlich ruppig. Dort prügelte sich in Runde 14 di Grassi gewohnt selbstbewusst an die Spitze. Direkt dahinter kämpfte sich Mortara ähnlich nachdrücklich wieder an Frijns vorbei. Der Genfer nutzte die leistungsstärkeren Minuten schlussendlich auch am besten und übernahm dauerhaft Rang 1. Das Gegenteil bei de Vries: Der Weltmeister wurde immer weiter zurückgereicht und beendete das Rennen gerade so in den Punkten.

Gefährlicher Stau

Über viele Runden hinweg sah es nach einem Doppelsieg für Venturi aus, das sich allen voran in der letzten Saison stark verbessert hatte. Doch Frijns konnte rund elf Minuten vor Ablauf der Zeit di Grassi noch einkassieren. Es sollte das perfekte Timing gewesen sein, denn kurz danach landete Alexander Sims (Mahindra) in der Mauer – Safety Car.

Obwohl das Rennen bis zum Ende neutralisiert und das Podium damit zementiert blieb, wurden die neutralisierten Minuten noch lange diskutiert. Denn eigentlich – und das sagte auch Rennleiter Scot Elkins – hätte die Bergung nur kurz andauern müssen. Doch die finale Umsetzung verlief sehr schleppend, was schlussendlich eine „Nachspielzeit" unmöglich machte. Dies allein wäre angesichts des engen Kurses vielleicht noch verständlich gewesen. Gefährlich wurde es allerdings, als das Safety Car langsam am Bergungskran vorbeifuhr und sich das Feld stark anstaute. Dabei soll es zu Kollisionen gekommen sein. Auch dem ungünstig positionierten, tonnenschweren Gefährt kamen einige Autos unnötig nahe. DS-Pilot Jean-Éric Vergne schimpfte zu Recht: „Manche Leute scheinen aus den Fehlern der Vergangenheit nicht lernen zu wollen." Gut gelaunt war dafür André Lotterer, der bester Deutscher auf Rang 4 wurde und sich schon auf Mexiko (12. Februar) freut. ■



MOTORSPORT IMAGES

Kampfansage: Der Mercedes-Kunde Venturi will die Muttermarke ärgern



PORSCHE

Achterbahnfahrt: André Lotterer belegte die Plätze 13 und 4



MOTORSPORT IMAGES

Kontroverse: Die Safety-Car-Phase am Samstag provozierte Diskussionen

FORMEL E IN DIRIYAH/SAUDI-ARABIEN

1. Rennen, 41 Runden à 2,495 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Nyck de Vries	52.14,642 min
2.	Stoffel Vandoorne	+ 0,636 s
3.	Jake Dennis	+ 8,802 s
4.	Sam Bird	+ 14,925 s
5.	Lucas di Grassi	+ 15,152 s
6.	Edoardo Mortara	+ 16,015 s
7.	Nick Cassidy	+ 17,265 s
8.	Jean-Éric Vergne	+ 25,076 s
9.	Oliver Askew	+ 25,699 s
10.	Mitch Evans	+ 27,320 s

2. Rennen, 35 Runden à 2,495 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Edoardo Mortara	47.02,131 min
2.	Robin Frijns	+ 0,451 s
3.	Lucas di Grassi	+ 0,912 s
4.	André Lotterer	+ 1,125 s
5.	Jake Dennis	+ 1,646 s
6.	Jean-Éric Vergne	+ 3,166 s
7.	Stoffel Vandoorne	+ 3,568 s
8.	Oliver Rowland	+ 4,235 s
9.	Pascal Wehrlein	+ 4,962 s
10.	Nyck de Vries	+ 5,294 s

WM-STAND FAHRER

1.	Edoardo Mortara	33 Punkte
2.	Nyck de Vries	29
3.	Stoffel Vandoorne	28
4.	Jake Dennis	25
5.	Lucas di Grassi	25
6.	Robin Frijns	18
7.	André Lotterer	12
8.	Sam Bird	12
9.	Jean-Éric Vergne	12
10.	Nick Cassidy	7

WM-STAND TEAMS

1.	Venturi-Mercedes	58 Punkte
2.	Mercedes	57
3.	Andretti-BMW	27
4.	Envision-Audi	25
5.	Porsche	14
6.	Jaguar	13
7.	DS-Techeetah	12
8.	Mahindra	4
9.	Nissan	0
10.	Dragon Penske	0

Acura-Doppelsieg

Das Meyer-Shank-Racing-Team holte mit dem Acura DPi den Sieg bei der 60. Ausgabe des 24h-Rennens in Daytona – zehn Jahre nach dem ersten Sieg der Mannschaft aus Pataskala in Ohio. Wayne Taylor Racing machte mit Platz 2 den Doppelsieg für Acura perfekt, für Cadillac blieben dagegen nur die Plätze 3 und 4.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Dem alten Haudegen und vierfachen Indy-500-Sieger Hélio Castroneves wurde die Ehre zuteil, den Acura-DPi mit der Startnummer 60 ins Ziel zu pilotieren. Doch vor die Freude haben die Renngötter bekanntlich den Schweiß gesetzt: Der Brasilianer musste sich in der letzten Rennstunde den Attacken der Markenkollegen von Wayne Taylor Racing erwehren. In der allerletzten Rennrunde hatte Castroneves dann noch einen besonderen Moment zu überstehen, weil er die beiden führenden Porsche in der GTD-Pro-Klasse ausgerechnet dort überrunden musste, wo sie in ihrem Duell mit einem Unfall aneinandergerieten. „Ich musste mitten durch die Staubwolke durch, die die beiden Porsche in der Busstoppschikane aufgewirbelt hatten“, so Sieger Hélio Castroneves. „Mein Spotter hatte mich zwar vorgewarnt, aber ich hatte trotzdem Dusel, dass ich da ohne Feindkontakt durchgekommen bin.“ Zumal der zweitplatzierte Acura nur zwei Sekunden hinter Castroneves lag.

Getreu der alten Indy-Manier von Castroneves erklommen der Brasilianer und seine Teamkollegen Tom Blomqvist, Oliver Jarvis und Simon Pagenaud nach der Zieldurchfahrt den Sicherheitszaun auf der Start- und Zielgeraden und feierten den Sieg ausgelassen. Für das Team Meyer Shank Racing war es bereits der zweite Triumph beim Klassiker in Daytona, nachdem sie 2012 schon bei der 50. Ausgabe des 24h-Rennens siegen konnten.

Der Acura von Meyer Shank fuhr das ganze Rennen konstant in der Führungsgruppe mit, auch wenn das Team zwei weitere Schreckmomente zu überstehen hatte: In der fünften Rennstunde hatte (wieder) Hélio Castroneves einen Reifenschaden, der für Zeitverzug sorgte. Und in der Nacht wurde Teamkollege Oliver Jarvis Opfer eines missglückten Angriffs der Markenkollegen von Wayne Taylor Racing, in dessen Folge er auch noch mit einer Corvette aus der GTD-Pro-Klasse kollidierte. „Auch da hatten wir Glück, denn außer den Dive Planes an der Stoßstange gab es gottlob keine größeren Beschädigungen“, sagte Unglücksrabe Jarvis.

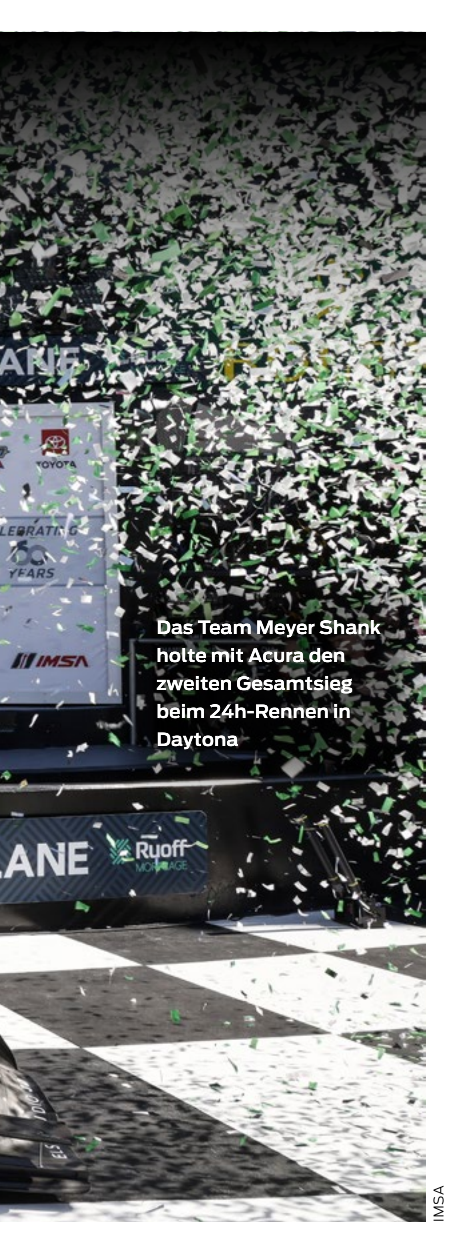
Minusgrade in Daytona

Wie alle anderen Teilnehmer auch kämpfte das siegreiche Meyer-Shank-Team mit den abnormal kalten Bedingungen in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Das Thermometer zeigte am frühen Sonntagmorgen 31 Grad Fahrenheit an – das sind exakt minus 0,5 Grad. Selbst Daytona-Veteranen konnten sich nicht daran erinnern, jemals zuvor ähnlich kalte Rennbedingungen in Florida erlebt zu haben.



Das 24h-Rennen in Daytona war 2022 besonders knifflig, weil die Teams mit abnormal kalten Temperaturen zu kämpfen hatten, dazu gab es neue Grenzen bei der Reifennutzung.

„Das Wetter hier unterstützt nicht unbedingt die These vom Klimawandel“, witzelte der Brite Jarvis. Neben den zapfigen Temperaturen plagten alle Teams die neuen Regeln für die Nutzung der Michelin-Reifen: Simpel ausgedrückt durften alle Teams ei-


Das Team Meyer Shank holte mit Acura den zweiten Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Daytona

IMSA

nen Mindestluftdruck von 2 bar im Warmzustand nicht unterschreiten, außerdem gab es Grenzwerte für die Sturzeinstellungen. Die Kombination aus neuen Regeln und kalten Temperaturen war für alle Teilnehmer in allen Rennklassen eine echte Herausforderung. Allerdings war die Rennleitung zu keinem Zeitpunkt gezwungen, die angedrohten Strafen auch auszusprechen. „Die Teams habe die Regeländerung professionell umgesetzt, und das unter schwierigen Bedingungen“, lobte IMSA-Sportdirektor Simon Hodgson.

Michelin empfahl den Teams, in der Nacht Doppelstints zu fahren, um das Risiko bei den Outlaps auf neuen Reifen – in der IMSA sind keine Heizdecken erlaubt – zu reduzieren, aber in der Praxis ignorierten die Teams die Vorgabe des französischen Ausrüsters, obwohl die DPi-Teams auf den ersten beiden Outlaps mit kalten Reifen zwischen sieben und zehn Sekunden pro Runde verloren. Die von vielen Experten vorhergesagte Häufung von Unfällen wegen der neuen Reifenregeln blieben in der Nacht übrigens aus.

Der zweite große Knackpunkt in der Strategie der sieben DPi-Teams von Acura und Cadillac war der Verkehr: Mit 61 Startern war das Feld pickepackevoll, entsprechend dicht war das Verkehrsgeschehen. Dazu startete das siegreiche Meyer-Shank-Team mit einem Daytona-Rookie: Der Schwede Tom Blomqvist überzeugte das Team bei Tests mit herausragendem Speed, und er lieferte auch im Rennen ab.

Spätestens ab Sonntagmorgen war Blomqvist der Starfahrer im Team, der die schnellsten Rundenzeiten wie am Fließband herausstempelte, die Führung von den WTR-Markenkollegen eroberte und danach einen Vorsprung von 13 Sekunden herausfuhr. Doch der schnelle Schwede erwies sich auch als Teamplayer, als er am Sonntagmittag das Team darüber informierte, dass er langsam müde wird und besser nicht bis zum Flaggen der Zielflagge im Auto bleiben sollte – woraufhin Hélio Castroneves den Schlussstint übernahm.

Als Castroneves nach dem letzten Stopp bei der 17. Safety-Car-Phase aus der Box kam, hatte er drei Verfolger im Genick, das Paket war nur um drei Sekunden voneinander getrennt. Der routinierte Brasilianer widerstand dem Druck, der besonders von den WTR-Markenkollegen mit der Startnummer 10 (Ricky Taylor, Filipe Albuquerque, Alexander Rossi, Will Stevens) kam. Allerdings plagte das WTR-Team ein Handlings-Problem, das ihm den optimalen Speed in der Schlussphase raubte.

Handlings-Malus bei WTR

Ausgangspunkt für das Problem war ein Dreher von Will Stevens in der fünften Rennstunde, bei dem der Brite alle vier Reifen durchbremste und sich obendrein einen Reifenschaden einfing. WTR verlor durch die Eskapade zwei Runden, außerdem berichteten alle Fahrer unisono, dass das Handling danach nicht mehr so gut sei, ohne dass das Team in der Lage war, die Ursache zu finden. Zwar kämpfte sich die Truppe von Wayne Taylor mithilfe der insgesamt 17 Gelbphasen wieder zurück in die Spitzengruppe, aber letztlich fehlte der Speed, um Meyer Shank noch abzufangen.

„Natürlich sind wir hier mit dem Ziel angetreten, unseren vierten Sieg in vier Jahren einzufahren“, gestand WTR-Teamchef Wayne Taylor nach dem Rennen. „Aber wenn ich nicht gewinnen kann, dann soll bitte schön Acura siegen. Am Ende konnten die beiden Acura-Teams einen lupenreinen Doppelsieg einfahren – und damit bin ich sehr zufrieden.“

> „Natürlich wollten wir in Daytona den vierten 24h-Sieg in Folge holen, das war das Ziel. Aber am Ende konnten wir wegen Handlings-Problemen nicht mithalten.“
>
> WTR-Teamchef Wayne Taylor

Auf den ersten Blick scheint der Doppelsieg von Acura auf eine Überlegenheit der Japaner hinzudeuten, doch der Schein trügt. Acura und Cadillac waren absolut ebenbürtig, was auch daran zu erkennen war, dass sich die Acura in der fünfstündigen Rennphase unter Grün am Sonntagmorgen nicht entscheidend absetzen konnten. Simpel gesagt hatte Cadillac Vorteile im Infield, Acura hatte den besseren Topspeed auf den Geraden und einen kleinen Vorteil bei der Reichweite, doch in der Praxis wogen sich die Vor- und Nachteile auf.

Die besten Chancen, das Acura-Bollwerk an der Spitze zu knacken, hatte der JDC-Miller-Caddy von Richard Westbrook, Tristan Vautier, Loïc Duval und Ben Keating. Am Sonntagmorgen konnte Westbrook sogar die Führung übernehmen und den Vorsprung auf über 20 Sekunden ausbauen, bis eine Gelbphase die gute Arbeit wieder zunichtemachte.

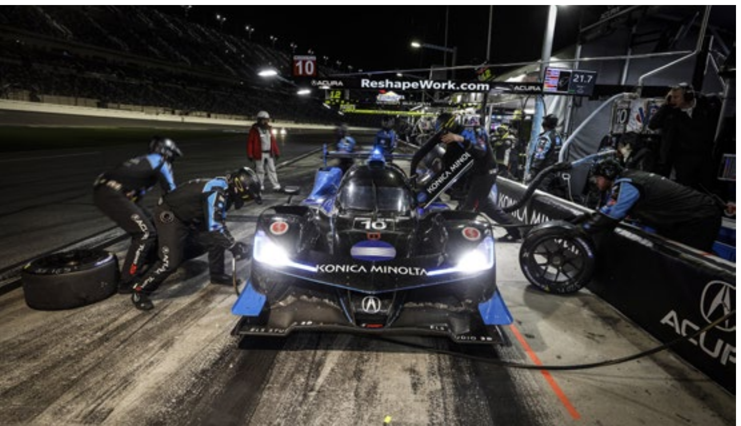
Im Finale konnte Schlussfahrer Vautier Platz 3 holen und den Whelen-Cadillac von Tristan Nunez, Felipe Derani und Mike Conway in Schach halten. „Wir sind am Sonntagmorgen Doppelstints gefahren, das hat uns die Führung beschert, auch wenn ich am Ende des zweiten Stints große Mühe mit den Reifen hatte“, so Westbrook. „Wir hätten das Rennen gewinnen können, aber die letzte Gelbphase hat unsere Strategie gekillt, wir sind von Platz 2 auf Position 4 zurückgefallen – damit waren alle Siegchancen beim Teufel.“

Schlussfahrer Duval wurde im letzten Stint auch noch von Derani abgeräumt, was weitere Zeit gekostet hat, dennoch konnte der Franzose das Rennen auf ▷



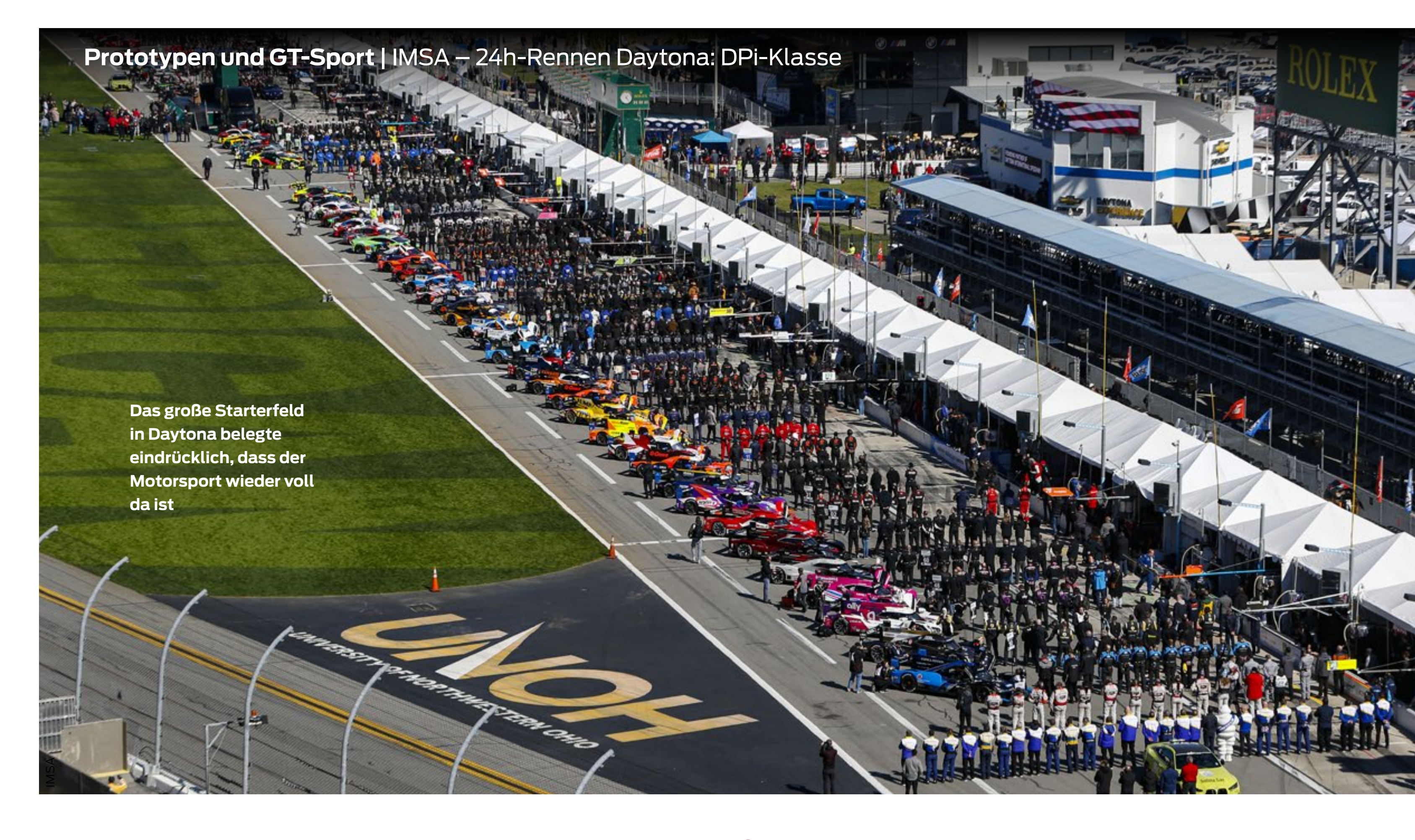
IMSA

Pagenaud, Jarvis, Blomqvist und Castroneves feiern den Sieg in Daytona



IMSA

Das Team von Wayne Taylor holte nach drei Siegen diesmal den zweiten Platz



Das große Starterfeld in Daytona belegte eindrücklich, dass der Motorsport wieder voll da ist

IMSA

Position 3 beenden: „Ich glaube, wir waren das einzige Cadillac-Team, das eine realistische Chance auf den Sieg hatte", erklärte Duval. „Vielleicht hätten wir die Acuras noch einholen können, wenn mich Derani nicht von der Strecke geräumt hätte."

Derani sah die Angelegenheit natürlich völlig anders. Aus seiner Sicht waren die beiden Acura-DPi an diesem Wochenende in Daytona unschlagbar: „Als es am Sonntag etwas wärmer wurde, haben wir Grip verloren, auf der anderen Seite haben die Acura in dieser Rennphase beim Speed zugelegt. Mir ist nicht ganz klar, warum wir Haftung verloren haben. Es könnte an den Reifentemperaturen gelegen haben, das war mit den neuen Regeln eine Wissenschaft für sich und alles sehr kompliziert. Nach meiner Einschätzung hatte Acura im letzten Renndrittel eindeutig die bessere Pace. Ich kann nicht erkennen, wie wir da hätten mit- oder gegenhalten können."

Ganassi mit Problemen

Der Frust im Caddy-Camp nach der zweiten Daytona-Schlappe gegen Acura – im letzten Jahr hatte Wayne Taylor den ersten Daytona-Sieg für Acura holen können – saß tief, denn man verlor das Rennen trotz numerischer Überlegenheit: Fünf Cadillac traten in Florida gegen zwei Acura-DPi an. Allerdings war die stolze Streitmacht der Amis im Finale bereits deutlich gerupft.

Die größte Pleite erlebte sicher das hoch gehandelte Zwei-Wagen-Team von Chip Ganassi, das mit sehr guten Fahrern und großen Hoffnungen ins Rennen gegangen war. Auf dem Auto mit Startnummer 01 fuhren Renger van der Zande, Sébastien Bourdais und die IndyCar-Piloten Scott Dixon und Alex Palou. Auf dem Schwesterwagen mit der Nummer 02 lösten sich Earl Bamber, Alex Lynn, Marcus Ericsson und Kevin Magnussen ab. Die zwei Ganassi-Autos waren also bestens besetzt, aber sie konnten am Ende nicht abliefern.

Das erste Opfer war das Nummer-01-Auto, wo eine elektrische Verbindung zur Lichtmaschine den Geist aufgab. „Leider hatten wir kein Ersatzteil dafür, also musste das Team improvisieren und die Lösung erst mühevoll anfertigen, was natürlich unverschämt viel Zeit gekostet hat", so IndyCar-Ass Scott Dixon. Die Aktion kostete das Team 40 Runden Zeitverlust, „und damit war das Rennen für uns vorüber, bevor es überhaupt richtig begonnen hatte", so Scott Dixon.

Nicht minder kurios war das Problem am Ganassi-Schwesterauto mit der Startnummer 02: Kevin Magnussen lag Sonntagnacht in Führung, als ihn ein Benzinpumpenschaden ereilte. Der Däne switchte auf die Ersatzpumpe um, die wenig später ebenfalls den Dienst quittierte. „Wir hatten gleich zu Beginn des Rennens einen Reifenschaden, der das rechte Heck in Mitleidenschaft zog, was schon mal für ordentlich Zeitverlust sorgte", so Alex Lynn. „Wir konnten die Zeit wieder gutmachen und fuhren in der Nacht sogar Triple-Stints, weil der Reifenverschleiß bei uns relativ gering war. Aber der Schaden an den Benzinpumpen gab dem Auto den Rest, von da an stockte die Benzinversorgung, weshalb wir nicht mehr richtig aus den Kurven herausbeschleunigen konnten, außerdem fehlte uns dann auch Topspeed."

> Chip Ganassi hat sein IMSA-Aufgebot für 2022 auf zwei Cadillac-DPi aufgestockt. In Daytona führte das dazu, dass sich die Probleme verdoppelten – und nicht die Siegchancen.

Am Ende landeten die beiden Ganassi-Prototypen weit abgeschlagen auf den Plätzen 12 und 14. „Ich hatte eigentlich gehofft, dass es 2022 ein Vorteil sein wird, erstmals mit zwei Autos in der IMSA-Serie an den Start zu gehen. In Daytona hat sich nun herausgestellt, dass sich leider nur die Probleme verdoppelt haben", ätzte Teamchef Chip Ganassi nach dem Rennen.

Auch der Cadillac des Ally-Teams mit der Startnummer 48 konnte nicht mithalten: Die Fahrerpaarung Mike Rockenfeller, Kamui Kobayashi, Jimmie Johnson und José María López hätte sicher zu mehr getaugt als Platz 11 im Endklassement, doch ein Unfall sorgte für aufwendige Reparaturen im Heckbereich, die einen großen Zeitverlust zur Folge hatten.

Dancing with the Star

Doch die Schlagzeilen in den US-Medien gehörten nach dem 24h-Rennen in Daytona eindeutig dem Siegerteam Meyer Shank und besonders dem Superstar Hélio Castroneves. Der Brasilianer holte 2021 seinen vierten Sieg beim Indy 500 – ebenfalls im Team Meyer Shank Racing. Und ebenfalls im letzten Jahr holte der populäre Brasilianer seinen ersten Sieg beim 24h-Rennen – damals noch mit Wayne Taylor Racing. „Ich habe so oft versucht, dieses Rennen zu gewinnen, und jetzt habe ich zwei Siege in zwei Jahren geschafft – ich bin einfach

nur extrem glücklich über diesen Erfolg.“ Sein Teamkollege Simon Pagenaud, ebenfalls ein Indy-500-Sieger, streute vor allem dem Team Rosen: „Diese Truppe hat makellos gearbeitet und im Rennen alle Probleme gelöst, die im Weg standen. Das ganze Rennen über haben die Ingenieure unsere Strategie optimiert, das hat sich am Ende ausbezahlt. Die Regeln sind dabei die gleichen wie beim Indy 500: Man muss alles dafür tun, dass man in der letzten Stunde in der Position ist, das Rennen zu gewinnen.“

Pagenaud behauptet, dass der Sieg 2022 besonders viel wert sei: „Ich bin hier sieben Mal in Topautos angetreten, aber noch nie waren die Bedingungen so knifflig wie in diesem Jahr. Die kalten Temperaturen und die neuen Reifenregeln haben dazu geführt, dass sich das Fahrverhalten des Autos laufend verändert hat. Das Team hat die ganze Zeit nachjustiert, beim Setup, beim Aero-Trim und ebenso bei den Reifendrücken. Das war eine große Herausforderung.“ Nicht mal das Porsche-Drama in der letzten Runde konnte Meyer Shank vom Sieg abhalten. ■


IMSA

Der JDC-Miller-Cadillac holte mit Vautier, Duval, Keating und Westbrook P3


IMSA

Die beiden Cadillac-Teams Ally und Chip Ganassi Racing gingen leer aus

IMSA-MEISTERSCHAFT

ERSTER SAISONLAUF: 24h-RENNEN DAYTONA, FLORIDA (USA)

Länge der Strecke: 5,729 Kilometer; **Renndistanz:** 761 Runden = 4359,769 Kilometer; **Startaufstellung nach Quali-Lauf: Pole-Position DPi-Klasse:** Filipe Albuquerque, Rick Taylor; WTR-Acura-DPi (#10); **Pole-Position LMP2:** Ben Keating, Mikkel Jensen; PR1 Mathiasen-LMP2 (#52); **Pole-Position GTD Pro:** Andrea Caldarelli, Mirko Bortolotti; TR3 Racing-Lamborghini Huracán GT3 (#63); **Pole-Position GTD:** Russell Ward; Zach Rubichon; Winward Racing-Mercedes AMG GT3 (#16)

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#60	Blomqvist/Jarvis/Pagenaud/Castroneves	Meyer Shank-Acura-DPi	24:00.23,026 h
2.	DPI	#10	Taylor/Albuquerque/Rossi/Stevens	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+3,028 s
3.	DPI	#5	Vautier/Westbrook/Duval/Keating	JDC Miller Motorsport-Cadillac-DPi	+4,420 s
4.	DPI	#31	Derani/Nunez/Conway	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+5,615 s
5.	LMP2	#81	Lux/Defrancesco/O'Ward/Herta	Dragonspeed USA-LMP2-Oreca	+10 Runden
6.	LMP2	#29	van Eerd/van der Garde/Murry/Veekay	Racing Team Nederland-LMP2-Oreca	+10 Runden
7.	LMP2	#8	Farano/Deletraz/Andrade/Habsburg	Tower Motorsport-LMP2-Oreca	+10 Runden
8.	LMP2	#52	Keating/Jensen/Huffaker/Lapierre	PR1 Mathiasen Motorsports-LMP2-Oreca	+10 Runden
9.	LMP2	#68	Herlau/Rasmussen/Jones/Rast	G-Drive Racing by APR-LMP2-Oreca	+17 Runden
10.	LMP2	#22	McGuire/Smith/Hanson/Owen	United Autosports-LMP2-Oreca	+21 Runden
11.	DPI	#48	Rockenfeller/Kobayashi/Johnson/López	Ally-Cadillac-DPi	+22 Runden
12.	DPI	#02	Bamber/Lynn/Ericsson/Magnussen	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+27 Runden
13.	LMP3	#74	Robinson/Fraga/van Berlo/Cooper	Riley Motorsports-LMP3-Ligier JS P320	+38 Runden
14.	DPI	#01	van der Zande/Bourdais/Dixon/Palou	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+39 Runden
15.	LMP3	#33	Barbosa/Jakobson/Priaulx/Willsey	Sean Creech Motorsport-LMP3-Ligier JS P320	+39 Runden
16.	LMP3	#54	Bennett/Braun/Kurtz/Jonsson	Core Autosports-LMP3-Ligier JS P320	+40 Runden
17.	LMP3	#36	Andretti/Burdon/Lindh/Chaves	Andretti Autosport-LMP3-Ligier JS P320	+42 Runden
18.	LMP2	#18	Merriman/Tilley/Dalziel/Chatin	Era Motorsport-LMP2-Oreca	Not running
19.	GTD-Pro	#9	Campbell/Jaminet/Nasr	Pfaff Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+50 Runden
20.	GTD-Pro	#62	Pier Guidi/Calado/Serra/Rigon	Risi Competizione-Ferrari 488 GT3	+50 Runden
21.	GTD-Pro	#2	Vanthoor/Pilet/Olsen/Imperatori	KCMG-Porsche 911 GT3 R	+50 Runden
22.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat/Kirkwood	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+50 Runden
23.	GTD-Pro	#15	Müller/Assenheimer/Cindric	Proton USA-Mercedes AMG GT3	+52 Runden
24.	GTD	#16	Hardwick/Robichon/Heylen/Lietz	Wright Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+54 Runden
25.	GTD	#44	Potter/Lally/Pumpelly/Adam	Magnus Racing-Aston Martin Vantage GT3	+54 Runden

NACHRICHTEN

GTD-PRO: STARKES FELD

Das Teilnehmerfeld beim Saisonauftakt in Daytona war besonders im GT-Bereich bockstark besetzt: In der neu geschaffenen GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Teams standen 13 Fahrzeuge von acht Marken am Start, auch die GTD-Klasse für Pro-Am-Paarungen platzte mit 22 Autos aus allen Nähten. ACO-Präsident Pierre Fillon wollte den starken Zuspruch der Hersteller für die neue GTD-Pro-Klasse nicht kommentieren. Der ACO will ab 2024 auf eine Werksklasse im GT-Bereich verzichten, weil es angeblich keine Nachfrage dafür gebe ...

GTD: PORSCHE-SIEG

Das Porsche-Team Wright Motorsports holte in Daytona mit den Piloten Ryan Hardwick, Zacharie Robichon, Jan Heylen und Richard Lietz den Sieg in der GTD-Klasse für Pro-Am-Fahrerpaarungen. Früh verbesserte sich das Team vom elften Startplatz in die Top 5, über weite Strecken lag das Quartett auf Platz 1 oder 2. Das Duell mit dem AF-Corse-Ferrari wurde in der letzten Rennstunde durch eine Strafe für die Italiener zugunsten von Porsche und Wright Motorsports entschieden.

NOCH MEHR NEUE NAMEN

Wenn einem gar nichts mehr einfällt, denkt man sich neue Namen aus. In Le Mans heißt jetzt die erste Schikane auf der Mulsanne-Geraden „Daytona“, dafür wird die Busstoppschikane in Daytona auf den Namen „Le Mans“ umgetauft. Dann haben die IMSA-Leute der neuen Topklasse noch einen neuen alten Namen gegeben: Das, was zuerst DPi 2.0 und dann LMDh hieß, hört nun auf den Namen GTP. Vor zwei Jahren wurde der Name LMDh mit viel Pomp in Daytona als Oberbegriff für die neue gemeinsame Topklasse aus Hypercars und DPi 2.0 erkoren. Wie heißt es so schön? Namen sind Schall und Rauch.



Das Duell zwischen Pfaff Motorsport (#9) und KCMG (#2) hielt die Fans in Atem

IMSA

Porsche entzückt Fans

Im Vorspann zum letztjährigen 24h-Rennen in Daytona stand dieser Satz: Das Finale war dann ein echter Showdown. Doch der war nichts im Vergleich zu 2022: In den letzten zwei Rennrunden beharkten sich die beiden Porsche-Werksfahrer Mathieu Jaminet und Laurens Vanthoor um den Sieg in der neuen GT-Topklasse GTD-Pro. Das Finale war nur im Stehen zu ertragen.

Von: **Marcus Schurig**

Mathieu Jaminet war durch den Wind. Vor Freude, vor Anspannung, vor Anstrengung. Der Pilot von Pfaff Motorsports hatte sich gerade eben im Zweikampf mit dem hochgeschätzten Markenkollegen Laurens Vanthoor (KCMG #2) durchgesetzt und den Sieg in der neu geschaffenen GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Teams geholt. In seiner Stimme vibrierte das Rennen nach: „Das war einfach nur verrückt. Völlig verrückt! Das Duell mit Laurens war voll am Limit, teilweise auch darüber, und dann in der letzten Schikane der letzten Runde wurde es komplett crazy. Das verrückteste Rennen, das ich jemals fuhr!“

Die Experten hatten den Torpedo in Form eines Shootouts kommen sehen: Nach dem letzten Stopp 52 Minuten vor Rennende kam Laurens Vanthoor direkt hinter Mathieu Jaminet heraus, Stoßstange an Stoßstange. So war es schon in der Stunde davor und in der Stunde davor. Porsche übernahm die Doppelführung in der 18. Rennstunde, nur war da der Abstand noch etwas größer. In der drittletzten Stunde schmolz er auf null.

Doch Porsche umkreiste den Planeten Daytona nicht allein, was einen Teil der Brisanz in dem Duell ausmachte: Der Risi-Ferrari von Alessandro Pier Guidi lag beim großen Finale nur vier Sekunden hinter den beiden 911. Und eine verquere Stallorder gab es selbstverständlich auch nicht, das ist ja nicht die DTM. Freie Fahrt für freie Fahrer. In der letzten Stunde hielt Vanthoor den KCMG-Elfer konsequent im Windschatten von Jaminet. „Ich kenne Laurens, er gehört zu den besten Piloten, und mir war klar, dass er was probieren würde.“ In der vorletzten Runde war es so weit: Vanthoor passierte Jaminet in einem endlosen Kopf-an-Kopf-Rennen, das ausgangs von Turn 1 startete und erst einen Kilometer später vor Turn 5 entschieden war. Dazwischen fuhren die beiden fröhlich Seite an Seite, die Carbonkotflügel rauchten wegen der intensiven Nähe.

„Das ist nicht seine Art“

Doch der Jüngere gab nicht auf: In der letzten Runde passierte Jaminet Vanthoor in der Haarnadel, nachdem er ihn vorher sanft angeschoben hatte. Gerade so sanft, dass es keine Strafen geben konnte, was eh Unfug gewesen wäre, denn zuvor hatte Vanthoor seinen französischen Werksfahrerkollegen ebenfalls mehrfach vor sich hergeschoben.

„Mir war klar, dass Vanthoor nicht nachgibt, das ist nicht seine Art“, so Jaminet, der übrigens gar nicht wusste, dass er sich in der letzten Runde befand, als er mit knapp 290 km/h auf die Busstopp-Schikane auf der Gegengeraden zubretterte.

„Ich bremste sehr spät, aber Vanthoor bremste noch später. Mir war sofort klar, dass das schiefgeht. Ich versuchte nur noch, auf der Strecke zu bleiben und den Sieg heimzufahren.“ Die Kontrahenten fuhren nebeneinander in die Schikane, dann nebeneinander in die Wiese. Vanthoor auf der Innenseite konnte seinen 911 GT3 R nicht mehr halten und rodelte in einen Dreher, Jaminet kam ohne Blessuren durch und siegte – übrigens nur zwei Sekunden vor dem Ferrari von Alessandro Pier Guidi.

Der Jubel im Team von Pfaff Motorsports kannte keine Grenzen, Jaminets Teamkollegen Felipe Nasr und Matt Campbell waren nachher sprachlos – weil sie vor lauter Jubelgeschrei in der Box keine Stimme mehr hatten. Und der Geschlagene? Nahm die Niederlage ritterlich: „Ich habe schon bei den 24h-Rennen in Le Mans, am Nürburgring und in

Spa gewonnen, aber Daytona fehlt in der Sammlung noch. Ich habe am Ende alles versucht, leider ist es danebengegangen. Die Besseren haben heute gewonnen – und das war Pfaff Motorsports. Gratulation an die Kollegen!“

Ob die Damen und Herren im Porsche Battle Room samt GT3-Projektleiter Sebastian Golz noch Fingernägel haben, ist nicht überliefert. Pfaff-Motorsports-Teammanager Andrew Marangoni erzählte, dass am Funk nichts ablief: „Es gab im Finale keine Konversation mit Porsche. Wir sind keine Porsche-Angestellten, das ist bei uns ja nicht wie bei anderen Teams, die mit Manthey-Mitarbeitern aufgefüllt werden.“ Ein Seitenhieb in Richtung des direkten Gegners KCMG?

Jedenfalls hat Porsche die Motorsport-Party nicht verdorben. Und die Rennleitung hat auch nicht eingegriffen – gut für den Sport, toll für die Fans. Dass Porsche dabei der Doppelsieg entglitt – geschenkt. Geschenkt war damit auch der zweite Platz für den Risi-Ferrari. Deren Teamdirektor Rick Mayer hatte sein Auto aufgrund der BOP-Einstufungen vor dem Rennen noch als chancenlos abgehakt. Da lag er weit daneben. „Die Rundenzeiten waren sehr gut, vor allem in der Nacht, wo wir lange führten. Mit steigenden Temperaturen am Sonntag haben wir etwas Performance verloren, außerdem hatte Porsche die bessere Reichweite. Generell hat Porsche die beste BOP gehabt, das hat man am Sonntagmorgen gesehen, als das Rennen fünf Stunden grün war – da sind die beiden Elfer einfach weggefahren.“

> „Ganz generell hat Porsche die beste BOP-Einstufung im Feld gehabt. Das sah man am Sonntag, als das Rennen fünf Stunden grün war – da sind die beiden Elfer einfach weggefahren“
>
> Risi-Teamdirektor Rick Mayer

Das kann man schlecht leugnen: Um 7.00 Uhr morgens lagen noch fünf Autos von vier Marken in 50 Sekunden, fünf Stunden später hatten die beiden Elfer alle Verfolger um mindestens 50 Sekunden distanziert, was später allerdings durch zwei weitere Safety-Car-Phasen wieder etwas geglättet wurde.

Man muss aber festhalten, dass die beiden Porsche-Teams sowie das Risi-Ferrari-Team einen nahezu fehlerlosen Job ablieferten. Was die schiere Performance betrifft, waren auch andere Marken schnell: McLaren führte zur Halbzeit, Aston Martin und Lexus lagen lange im engen Verfolgerfeld, auch der Proton-Mercedes mit Nummer 15 (Dirk Müller, Patrik Assenheimer und Austin Cindric) lag am Sonntagmorgen noch auf Position 2.

BMW: Unterboden-Drama

„Wir hatten nicht ganz die Pace von Porsche und Ferrari“, so Dirk Müller nach dem Rennen, das sein Team auf Platz 5 abschloss. Eine Reparatur am Kühlsystem und ein defekter Frontsplitter kosteten Zeit und Pace. Gratulieren muss man dem Lexus-Werksteam Vasser Sullivan zu Platz 4 mit den Piloten Jack Hawksworth, Ben Barnicoat und Kyle Kirkwood, die das Rennen in der Führunsgrunde auf Platz 4 beendeten. „Wir konnten die Pace an der Spitze lange mitgehen, verloren aber Zeit wegen zwei Strafen in der ersten Rennhälfte. Wir kämpften uns wieder zurück ins Vorderfeld, aber am Sonntagmorgen konnten wir nicht mehr mithalten. Ich habe keine Ahnung warum“, sagte Hawksworth. „Die Porsche waren einfach zu schnell. Vielleicht lag es doch an der BOP.“

Die Frage hätte auch BMW Motorsport beim Debüt des neuen M4 GT3 stellen können, aber die Bayern verkniffen sich öffentliches Nachtreten, obwohl der M4 geschätzt 40 Kilo zu viel wog und 40 PS zu wenig hatte. Im Rennen fehlten damit im Vergleich zur Spitze schon mal 1,5 Sekunden. Dass sich die Unterböden an beiden Rahal-BMW gleich zu Beginn lösten und lange Reparaturen erforderlich machten, war auch nicht hilfreich.

Ähnlich schlecht erwischte es nur noch Corvette mit dem neuen Zwitter-GT3, der aus dem alten GTLM-Auto abgeleitet wurde. Die Amis fühlten sich ebenfalls von der BOP bestraft, im Rennen wurde man durch einen Unfall und Elektronikprobleme zurückgebunden. „Das war alles Mist“, fasste Corvette-Pilot Nick Tandy zusammen. „Außerdem habe ich mir hier den Hintern abgefroren.“ Nur zur Erklärung: In der Nacht fuhren die Piloten in Daytona bei minus 0,5 (!) Grad im Kreis herum. Das Rennen in der Kälte war dafür echt heiß! ■



IMSA

Große Freude: Die Pfaff-Piloten feiern den GTD-Pro-Klassensieg in Daytona


IMSA

Start: 35 (!) GTD-Autos nahmen die Hatz über 24 Stunden in Angriff


IMSA

Achtungserfolg: Das Risi-Team holte mit vier Werkspiloten Platz 2



IMSA

Schlechte BOP und Unterboden-Probleme: BMW hatte wenig zu lachen

IMSA-Serie / Sportwagen-WM: Hersteller in der neuen Prototypen-Topklasse

McLaren raus, andere rein?

Das erste Langstreckenrennen des Jahres liefert immer neue Erkenntnisse, so war es auch in Daytona. Das Fazit: Es könnten noch weitere Hersteller in die neue Prototypenklasse einsteigen. Dafür müssen wir vorläufig einen Namen streichen: McLaren.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



IMSA

Goldene Zeiten: Neun Hersteller sind in der neuen Topklasse so gut wie fix

Die Welt ist niemals perfekt, nicht mal die Langstreckenwelt. Obwohl: In der neuen kombinierten Topklasse aus Hypercars (LMH) und LMDh sind aktuell neun Hersteller fix: Toyota, Peugeot und Ferrari bauen Hypercars nach FIA-/ACO-Reglement, BMW, Cadillac, Acura, Porsche, Audi und Renault sind im LMDh-Camp. Dann könnte noch Lamborghini dazustoßen, so wären wir bei zehn – fast perfekt. Die schlechte Nachricht vorneweg: McLaren-Sportchef Zak Brown bestätigte in Daytona, dass mit den Briten vorläufig nicht zu rechnen sein wird: „Unsere Ressourcen bei McLaren sind zurzeit maximal ausgelastet. Die LMDh-Regeln sind sehr gut, aber in nächster Zeit können wir davon leider nicht profitieren."

Die gute Nachricht: In Daytona sickerte über die LMP2-Chassis-Hersteller durch, dass offenbar weitere Hersteller an ihre Tür geklopft haben. Nur Gerüchte? Nein, und es ist simpel, eine enge Auswahlliste zu erstellen: Man muss nur klären, wer fehlt. Aus Europa fehlen McLaren und Mercedes, aus Asien vor allem Hyundai/Kia/Genesis, aus Amerika die Chrysler-Sparte und Ford (siehe auch Editorial Seite 3).

Ford baut erst mal ein GT3-Auto (siehe unten), die Chancen für ein LMDh-Engagement stehen laut Sportchef Mark Rushbrook eher schlecht: „Das Reglement ist gut, aber wir haben uns entschieden, mit dem GT3-Mustang-Projekt einen produktbezogenen Ansatz zu verfolgen." Die Chrysler-Frage ist fast schon entschieden, denn die Amis gehören zum Stellantis-Verbund, zu dem auch Peugeot gehört. Und Peugeot-Sport-Technikchef Olivier Jansonnie hat bereits angedeutet, dass ihr Hypercar in Amerika fahren könnte, zum Beispiel unter dem Dodge-Label – wenn IMSA mitspielt. Aus Hyundai wird in Amerika im Moment niemand schlau, aber völlig ausgeschlossen ist es nicht.

Bleibt von den großen Herstellern nur Mercedes. Die Schwaben saßen bei der Formulierung der DPI 2.0/LMDh-Regeln mit am Tisch, seither ist es still. Der Mercedes-Vorstand ist eher nicht pro Motorsport. Dennoch könnte ein Engagement Sinn machen, denn die kommende Prototypenformel wird eine lange Lebensdauer haben. „Wir planen mit einem Zyklus von zehn Jahren", so ein IMSA-Insider. Und alle direkten Marktgegner von Mercedes sind bereits in der neuen Topklasse vertreten. ■

GT3-Sport: Ford enthüllt GT3-Programm mit dem Mustang-Modell

Ford baut Mustang GT3

Beim IMSA-Saisonstart in Daytona kündigte Ford Motorsport die Entwicklung eines GT3-Modells auf Basis des Mustang-Modells an, das Debüt soll im Januar 2024 erfolgen. Neben viel Applaus gab es aber auch erste Kritik.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Ankündigung kam für viele Player im GT3-Sport überraschend: Ford Performance kündigte in Daytona die Entwicklung eines GT3-Mustang für Kunden- und Werkseinsätze an. Das Auto soll beim 24h-Rennen in Daytona in der GTD-Pro-Klasse für Werksteams sein Debüt feiern. Ford Performance entwickelt das Auto zusammen mit der Sportabteilung von Multimatic, die bereits das GTE-Auto auf Basis des Ford GT entwickelt hatte. Das M-Sport-Team von Malcom Wilson wird in England die Entwicklung des 5-Liter-V8-Motors übernehmen.

Nun sollte man denken, dass die GT3-Community den Zutritt einer weiteren Weltmarke wie Ford mit Beifall bedenkt. Doch bereits kurz nach der Ankündigung gab es erste kritische Stimmen: Aus dem WEC-Lager wurde berichtet, dass man erst noch prüfen müsse, ob man das Fahrzeug auch in der WEC und in Le Mans zulassen werde. Ähnliche Stimmen gab es aus anderen Ecken des GT3-Lagers. Der Grund für die skeptische Aufnahme: In den technischen Richtlinien der FIA für die GT3-Klasse ist eigentlich festgeschrieben, dass das Basisauto für die GT3-Homologation mindestens 70 000 US Dollar kosten muss, doch in Amerika kostet der Basis-Mustang nur schlappe 28 000 Dollar.

Ford argumentiert, dass das entsprechende Straßenmodell für die GT3-Homologation im Rennsport – analog zum Beispiel zum Porsche 911 GT3 – die Preisvorgabe einhalten wird. GT-Promoter Stéphane Ratel hat schon früher immer wieder darauf hingewiesen, dass die größte Gefahr für die GT3-Klasse von unten und von oben drohe. Das letzte Beispiel war ebenfalls Ford: Vor sechs Jahren wollten die Amis ein GT3-Auto auf Basis des Ford GT auflegen – der Angriff von oben. Jetzt macht Ford das Gleiche wieder, diesmal von unten – mit dem Mustang, der im GT3-Sport zum Preisbrecher würde. ■



FORD

Ford will mit dem Mustang GT3 ab Januar 2024 in der IMSA-Serie starten

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot-Start in Le Mans fraglich

Peugeot-Debüt erst in Monza?

Peugeot hatte gehofft, mit seinem neuen Hypercar 9X8 bereits in diesem Jahr beim 24h-Rennen in Le Mans an den Start zu gehen. In Daytona wurde klar, dass diese Pläne vermutlich nicht zu halten sein werden. Wir erklären die Hintergründe.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das Peugeot-Hypercar ist schon heute der Darling der Langstrecken-Fans, denn der neue 9X8 besticht durch sein spektakuläres Design, das ohne die Verwendung eines Heckflügels auskommen will. Kurz vor Weihnachten 2021 erfolgte der Shakedown, mittlerweile ist Peugeot in den ernsthaften Testbetrieb eingestiegen.

Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie hat im letzten Jahr bewusst offen gelassen, wann das Auto debütiert. Sein Credo: Wir fahren erst dann, wenn das Paket ausgetestet ist. Und ja, natürlich würde Peugeot gerne in Le Mans fahren – aber nur dann, wenn das Auto zuverlässig ist. „Wir kommen nicht nach Le Mans, um drei Stunden zu fahren", erklärte Jansonnie im September 2021.

Beim IMSA-Saisonstart in Daytona gab es drei ziemlich eindeutige Indizien dafür, dass der ursprüngliche Plan, in Le Mans zu starten, vermutlich nicht zu halten sein wird. Denn erstens müsste Peugeot beim zweiten WEC-Lauf in Spa Mitte Mai antreten, um eine Einladung nach Le Mans zu erhalten, das hatte WEC-Boss Frédéric Lequien kürzlich bestätigt. Ein Start in Spa würde aber eine finale Fahrzeug-Homologation im März zur Folge haben. Experten sagen, eine Homologation so früh in der Testphase wäre ein hohes Risiko, denn die Gefahr ist groß, dass das Auto dann noch nicht optimal aussortiert ist.

Zweitens berichten mehrere Quellen unabhängig voneinander, dass die Testphase bisher nicht reibungslos verlaufen sei. Das ist beim Start eines aufwendigen Prototypenprogramms nun keineswegs ungewöhnlich. Die zusätzliche Komplexität besteht darin, dass Peugeot sein aggressives Aero-Konzept ohne Heckflügel in der Testphase validieren muss, was zusätzliche Zeit beansprucht. Und drittens versichern mehrere Prototypenteams, dass Fahrer, die für das Hypercar-Programm bei Peugeot unter Vertrag sind, ihre Dienste angeboten haben, einige offenbar sogar für die volle Saison. Die Werksverträge bei Peugeot lassen normalerweise keine Starts für andere Hersteller oder Teams im Prototypensport zu. Ein ACO-Insider bestätigte auf Nachfrage, dass der WM-Ausrichter erst beim WM-Lauf in Monza mit dem Debüt des Peugeot-Hypercars rechnet – also einen Monat nach Le Mans. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LMDh: STABILISATOR-DEBATTE

Die langwierigen Konvergenzgespräche zwischen ACO / FIA und IMSA über die gemeinsame Topklasse, die aus LMDh und LMH-Autos besteht, laufen im Hintergrund weiter. Zurzeit wird hart über die Frage gestritten, ob die Hypercars nach ACO-/FIA-Reglement an der Vorderachse ebenfalls Stabilisatoren erhalten sollen, die vom Fahrer justiert werden können. Die LMDh-Autos haben einstellbare Stabis für die Vorderachse und argumentieren, sie brauchen das als Kompensation, weil die Hypercars bekanntlich Allrad haben und damit ein Frontdifferenzial – über das die LMDh-Autos nicht verfügen.

AUDI: WACKELT LMDh-DEAL?

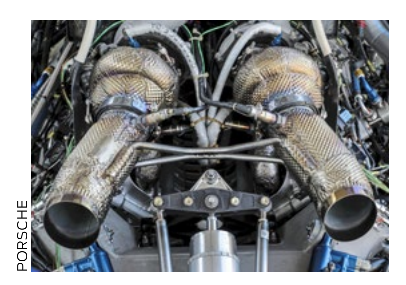
In Daytona kursierte das Gerücht, dass Audi für den Fall eines Formel-1-Einstiegs eventuell aus dem LMDh-Deal aussteigen könnte. Der ursprüngliche Plan bestand darin, dass Audi mit der von Porsche entwickelten LMDh-Plattform ab Januar 2023 an den Start geht. Allerdings konnte sich Audi mit keinem Topteam über einen Einsatz in der IMSA-Serie einigen. Die WEC-Einsätze soll angeblich das belgische WRT-Team übernehmen. Im VW-Konzern soll die Entscheidung über einen F1-Einstieg im März getroffen werden.

LMDh: VERZUG BEIM HYBRID

Die Partner für das Einheitshybrid in der amerikanischen LMDh-Klasse, die neuerdings GTP heißt, müssen offenbar noch ein paar Baustellen ausfegen. Angeblich ist die MGU nicht leistungsstark genug und obendrein zu schwer. Auch die Batterien von Partner Williams sind noch nicht startklar.

PORSCHE LMDh-MOTOR

Am Daytona-Wochenende hat Porsche die Motorisierung für die LMDh-Klasse bestätigt: Porsche verwendet zwar wie berichtet den V8-Motor aus dem Porsche 918 Spyder, der wiederum auf dem LMP2-Triebwerk des RS Spyders aufbaut. Allerdings verwendet Porsche den Motor in Biturbo-Spezifikation, um ein breiteres Leistungsband und das Gewichtsziel von 180 Kilo zu erreichen.



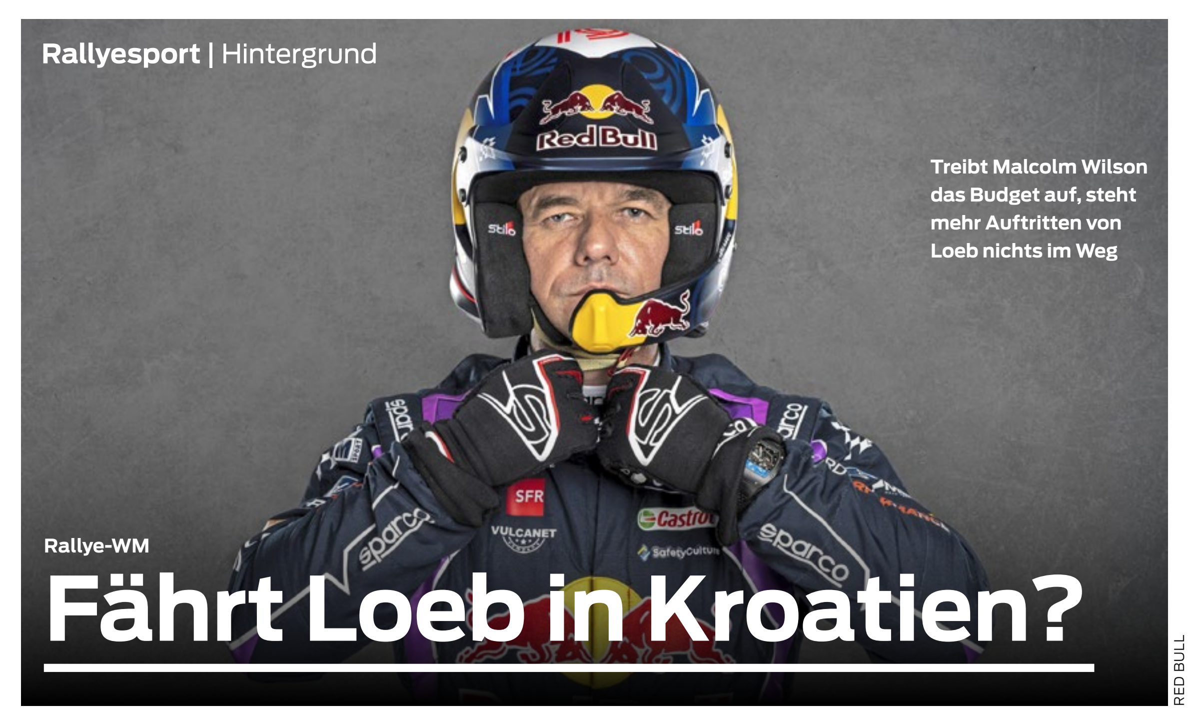
PORSCHE

TOYOTA LMH: REIFENWECHSEL

Toyota wird für die Saison 2022 beim Hypercar GR010 Hybrid auf das Reifenformat der LMDh-Autos wechseln, die schmalere Pneus an der Vorderachse verwenden.

IGTC KYALAMI: STARTERLISTE

Das Saisonfinale der Intercontinental GT Challenge findet nächstes Wochenende in Kyalami statt. Nur drei Hersteller (Audi, Ferrari und Mercedes) senden Autos nach Südafrika, der Rest des nur 14 Wagen starken Teilnehmerfeldes besteht aus lokalen Teams, die mit älteren GT3-Autos an den Start gehen werden.



Treibt Malcolm Wilson das Budget auf, steht mehr Auftritten von Loeb nichts im Weg

RED BULL

Rallye-WM

Fährt Loeb in Kroatien?

Nach Loebs fulminantem Auftaktsieg in Monte Carlo hoffen alle auf eine baldige Rückkehr des Rekord-Weltmeisters. Trotz fester Verträge mit Prodrive-Boss David Richards finden sich durchaus Lücken.

Von: **Reiner Kuhn**

Wer hätte das vorher gedacht? „Ich führe jetzt die WM an", scherzte der 47-jährige Elsässer, als er auf der abschließenden Pressekonferenz nach seinen weiteren Saisonplänen gefragt wurde. Mehr konnte er auch nicht sagen.

So gerne Loeb in M-Sports Ford Puma Rally1 weiter mit der WM-Konkurrenz balgen würde: Er hat einen Exklusiv-Vertrag mit Prodrive-Boss David Richards. „Wir alle wissen um sein Ausnahmetalent und seine Erfahrung. Im Vorfeld hatte aber auch ich nicht gedacht, dass er nach dieser kurzen Vorbereitung und der Konkurrenz auf trockenem Asphalt um den Sieg kämpfen oder gar gewinnen kann", zeigte sich Richards begeistert und stellte klar: „Wir waren uns mit Séb einig, dass er von Rallye-WM-Einsätzen profitieren würde, und dies letztendlich seinen anderen Programmen helfen wird." Und verwies auf den vollen Terminkalender des Stars: „Mitte Februar beginnt in Saudi-Arabien die Extreme E. Wir setzen dort erneut jenes Auto des Hamilton-Teams X44 ein, dass sich Séb mit Christina Gutierrez teilt. Séb wird dort aber nicht alle Läufe bestreiten, denn die Rally-Raid-WM im BRX Hunter geht vor. Diesen Titel zu holen, ist unser oberstes Ziel", verriet Richards.

Doch nun könnte es eher früher als später eine Lücke in Loebs vollem Kalender geben. Der für Ende April terminierte zweite Rally-Raid-WM-Lauf in Kasachstan steht aufgrund der politischen Lage vor dem Aus. Ein zeitgleicher Ersatzlauf ist ausgeschlossen, und damit wäre der Monte-Sieger frei für die Asphalt-Rallye in Kroatien. Auch Portugal im Mai, Kenia im Juni und den Asphalt-Läufen in Spanien und Japan stünde keine Verpflichtung im Weg. M-Sport-Teameigner Malcolm Wilson betonte, er habe mit David Richards bereits eine Vereinbarung über fünf Rallye-WM-Einsätze getroffen. ■

WRC2

Weitere Titel-Aspiranten

Spannung in der WRC2: Ab Schweden greifen Arctic-Sieger Emil Lindholm und Jari Huttunen ins Geschehen ein, Teemu Suninen kommt ab Portugal.

Nach seinem Auftakterfolg in Monte Carlo hofft WRC2-Weltmeister Andreas Mikkelsen auch in Schweden auf maximale Punkteausbeute.

Leichter wird es allerdings nicht, wie ein Blick auf die Nennliste zeigt: Zu seinen jungen Skoda-Markenkollegen Nikolai Gryazin und Marco Bulacia gesellt sich der finnische Meister und Arctic-Sieger Emil Lindholm. M-Sport kommt mit Jari Huttunen und Lokalmatador Mattias Adielsson. Einen dritten Ford Fiesta steuert der frühere Junioren-Weltmeister und Ex-WM-Profi Per-Gunnar Andersson. Drei VW Polo sind mit Ole Christian Veiby sowie den Esten Georg Linnamäe und Egon Kaur ebenfalls stark besetzt. Hyundai lässt derweil Teemu Suninen im i20 Rally2 nur kräftig testen und wartet mit dem WRC2-Einstieg bis Portugal. ■ RK



AKK

Erster Saisonsieg im Schnee: Emil Lindholm bei der Arctic-Rallye

Junior-WM

Unter neuen Vorzeichen

Ab der Rallye Schweden kämpfen acht Nachwuchs-Teams um den Junior-WM-Titel. Erstmals gehen sie mit Rally3-Turboallradlern an den Start.

Zwei Jahrzehnte lang tobten die weltbesten Nachwuchsfahrer, darunter Loeb (2001), Sordo (2005), Ogier (2008), Breen (2011) oder Evans (2012) in Fronttrieblern über die WM-Pisten.

Künftig sitzen die WM-Junioren in allradgetriebenen und gut 230 PS starken Ford Fiesta Rally3. In Schweden beginnt die fünf europäische WM-Läufe umfassende Serie, bevor nach der Asphalt-Rallye in Kroatien die Schotterritte in Portugal, Estland und Griechenland folgen.

Als Favoriten unter den acht bisher eingeschriebenen Nachwuchs-Akteuren gilt neben dem 20-jährigen Sami Pajari, im Vorjahr jüngster und erster finnischer Junioren-Weltmeister, und dem knapp geschlagenen Jon Armstrong der amtierenden Junioren-Europameister Jean-Baptiste Franceschi. ■ RK



ULLMANN

Gelungener Proberitt bei der Monte: Klassensieger Pajari im Fiesta Rally3

Rallyesport | Europa-Finale des FIA Rally-Star-Programms

Der Anfang ist gemacht



Bei Schietwetter driftete der Nachwuchs um die Zukunft

FIA

89 Talente aus 22 Nationen trafen sich auf dem Estering bei Buxtehude zum Europa-Finale des FIA Rally-Star-Programms. Sabrina Obenlüneschloß schied als letzte der zehn deutschen Teilnehmer im Top-4-Shoot-out der Frauen aus.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit dem Rally-Star-Programm sucht die FIA die Champions von morgen. Nachdem die Landesverbände 2021 ihre Basissichtungen abgeschlossen haben, folgte mit dem Europa-Finale die erste von sechs Kontinental-Ausscheidungen.

In Buxtehude kämpften 75 Männer und 14 Frauen aus 22 Ländern um einen von sechs Plätzen – ein siebter ist für die schnellste Dame reserviert – in jenem FIA-Trainingsprogramm, das 2023 sechs Rallyes in einem von Ford Fiesta Rally3 vorsieht.

Der Aufwand am Estering war gewaltig und die Jury unter dem Vorsitz des stellvertretenden FIA-Präsidenten für Sport, Robert Reid, prominent besetzt. Als seine Jury-Kollegen fungierten Pernilla Solberg, die unter ihrem Mädchennamen Walfridsson internationale Rallye-Erfolge feierte, M-Sport-Boss Malcolm Wilson, Pirelli-Rallye-Chef Terenzio Testoni sowie Hyundai-Werkspilot Thierry Neuville. Doch bevor die Kandidaten vor die Jury traten, wurde kräftig ausgesiebt.

Am Freitag stand eine 750 Meter lange Strecke mit gemischtem Untergrund in Neuvilles CrossCart XC TN5 auf dem Programm. Schaffte man es in den sieben Gruppen nicht unter die schnellsten drei, konnte man sich auch an der Simulator-Konsole für die nächste, nur noch aus 33 Teilnehmern bestehende Runde qualifizieren.

Land unter in Buxtehude

In der Nacht zum Samstag sorgte das über Deutschlands Norden tobende Orkantief „Nadia“ für zusätzliche Herausforderungen. Ein Großteil der Fahrerlager-Zelte musste abgebaut und einige Ausscheidungsläufe auf den ebenfalls nassen und stürmischen Sonntagvormittag verschoben werden. Schnell zeigte sich, wer sich am intensivsten vorbereitet hatte. Auch die sieben jungen Männer und drei Damen aus Deutschland, von denen sich sieben bei einer Slalom-Challenge in Oschersleben und drei über eine Simulator-Ausscheidung qualifiziert hatten, hatten einen Testtag in Schlüchtern. Zu wenig, um gegen die mitunter top vorbereiteten Wettbewerber etwas auszurichten. Der 19-jährige Fabian Brügge kam als Drittschnellster seiner Gruppe zwar weiter, schied aber nach einem Dreher auf der nun zwei Kilometer langen Strecke am Samstag aus. Stephan Bollig (23) und Luca Kita (19) hätten sich noch an der Konsole qualifizieren können, verfehlten aber ebenso das Finale der letzten 16. Anders Sabrina Obenlüneschloß: Die 26-Jährige schaffte als eine von vier Damen auch die vorletzte Hürde. Den Damenpreis teilten sich aber am Ende Maja Hallén Fellenius aus Schweden und die Britin Katie Milner, die zum Frauen-Weltfinale in die USA reisen dürfen.



„Dies ist eine einmalige Gelegenheit. Ich habe ein ähnliches Auswahlprogramm in Belgien durchlaufen, und es hat mein Leben verändert.“

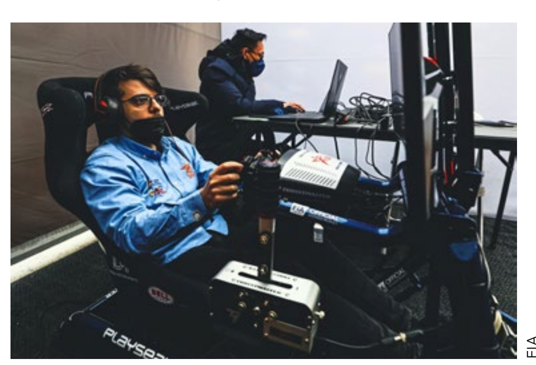
Jury-Mitglied Thierry Neuville

Ein Este vertritt Europa

Bei den zwölf männlichen Finalisten setzte sich Romet Jürgenson durch. Der 22-jährige Este, der sich über den heimischen Simulator für die Kontinental-Ausscheidung qualifizierte, wird Europas Repräsentant in der FIA-Rally-Star-Trainingssaison 2023. Dazu gehören sechs Rallyes in einem von M-Sport betreuten Ford Fiesta Rally3 sowie Fahrercoaching und Tests.

Thierry Neuville: „Dies ist eine einmalige Gelegenheit. Ich habe ein ähnliches Auswahlprogramm in Belgien durchlaufen, und es hat mein Leben verändert. Natürlich ist Geschwindigkeit wichtig, aber es geht nicht nur darum. Es geht auch um Fahrzeugbeherrschung, um die Herangehensweise und Motivation“, sagte der Belgier. Als Ersatzfahrer wurde der 17-jährige Schwede Patrik Hallberg ausgewählt.

2024 treten die vier besten FIA-Rally-Stars in der Junioren-WM an, auf drei weitere wartet im Folgejahr eine zweite WM-Saison. Sichert sich ein Fördertalent den WM-Titel, geht es 2026 in der WRC2 mit einem Rally2-Auto an den Start. Dort hätte ein Kandidat den Aufstieg in einen Rally1-Hybridboliden schon vor Augen. ■



FIA

Zweiter Bildungsweg: Quali an der Konsole



FIA

Gefahren wurde auf Cross-Karts von Neuville



FIA

Sieger und Siegerinnen mit Jury-Chef Robert Reid


Dubourg gewann vier von zehn Rennen, trotzdem war es extrem knapp

Herzschlagfinale

Die Saison 2021/22 war am Ende an Spannung kaum zu überbieten. Beim großen Finale reichte sie im Kampf zwischen Titelverteidiger Jean-Baptiste Dubourg und den Herausforderern Yann Ehrlacher und Aurélien Panis über die letzte Rennrunde hinaus.

Von: **Bernhard Schoke**

Am Ende herrschte Punktgleichheit. Jeweils 537 Zähler standen für Dubourg und Ehrlacher zu Buche. Erstmalig in der Trophée-Andros-Geschichte musste per Auswertung aller Einzelergebnisse der Titelträger definiert werden. Ergebnis: Der alte Meister ist auch der neue Champion. Hauchdünner kann die Eiskrone nicht vergeben werden.

Vorausgegangen waren in der 33. Saison insbesondere für die beiden Matadore zwischen dem Auftakt in Val Thorens (oberhalb der ehemaligen Olympia-Stadt Albertville) und dem Abschluss in Super Besse (im Zentralmassiv, 70 Kilometer südwestlich von Clermont-Ferrand) zehn Läufe, die unterschiedlicher kaum sein konnten, inklusive der Ergebnisse. Es begann schon beim ersten Wochenende, an dem wechselnde Wetterbedingungen von Schneefall bis Tauwetter den Schwierigkeitsgrad bei der Abstimmung, aber so auch den Reiz und die Faszination erhöhten. Wer sich mit seinem Team schnell und effektiv einstellen konnte, hatte gute Chancen, nach vorn zu fahren.

Vom Winde verweht

Und so war neben dem berühmten „Popometer“ in dieser Saison vor allem Erfahrung gefragt. Das musste selbst ein routinierter Formel-1-Pilot wie Romain Grosjean schnell lernen. Schon beim Debüt in Val Thorens verwehte der vom strammen Wind auf die Piste verfrachtete Pulverschnee seinen Vortrieb.

Dabei ist gerade für Eis-Anfänger die Situation deutlich einfacher geworden. Seit der vor einigen Jahren eingeführten Vollelektrifizierung können sich Piloten und Ingenieure weitgehend auf die Fahrwerksabstimmung konzentrieren. Die komplexe Abstimmung von Motoren auf die jeweilige Höhe der Rennstrecke und die Anpassung der Getriebe-Übersetzungen auf die Geometrie des Kurses ist mit Elektromotoren und Ein-Gang-Getrieben ersatzlos entfallen. Im Fokus stehen Zug- und Druckstufen der Stoßdämpfer, Federwege und Federraten, damit die Spikes die zur Verfügung stehende Kraft aufs Eis bringen können. Traktion oder der auf dem Eis notorische Mangel derselben, war schon immer das beherrschende Thema in der traditionsreichsten Eisrennserie Europas, seit die Renner Drehmomentwerte auf die Antriebswellen schicken, für die sich selbst Supersportwagen lang machen müssen, ist die Aufgabe nicht leichter geworden. Wir reden von satten 1400 Newtonmetern.

Seine feinen Sensoren im Fuß, seine immense Erfahrung und die Selbstsicherheit, die fünf Andros-Titel in sechs Jahren geben, halfen Titelverteidiger Jean-Baptiste Dubourg den Grip einerseits und die Go-Kart-ähnlichen Handling-Eigenschaften optimal umzusetzen. Dann kann er einen anstürmenden Herausforderer wie beim Saisonauftakt hinter sich halten.

Was ein richtig erfahrenes Team ausmacht, lässt sich aber auch durch die Ergebnisse von Aurélien Panis eindrucksvoll nachvollziehen. Die Mannschaft um Sébastien Chetail stellte dem Sohn des früheren Formel-1-Haudegens Olivier Panis in der aktuellen Saison zuverlässig einen überarbeiteten Audi S1 zur Verfügung, mit dem der Franzose durchgehend ganz nach vorn fahren konnte und zusammen mit Teamkollege Dorian Boccolacci die Team-Wertung für Saintéloc an Land zog.

Unerwünscht spannend

Aber Panis ist auch ein passendes Beispiel dafür, wie es laufen kann, wenn zwischen Vorläufen und Finals nicht alle Rädchen perfekt ineinandergreifen. Im Halbfinale des vorletzten Rennens in Lans-en-Vercors (30 Kilometer südwestlich von Grenoble) kam Panis Junior im Gegensatz zu den vorherigen Läufen in Andorra und Isola 2000, wo gleich drei Rennen an einem Wochenende stattfanden, nur unter „fer-


Jean Baptiste Dubourg gewann sechs der letzten sieben Meisterschaften


Aurélien Panis wurde knapp geschlagener Dritter


Ein letzter Sieg im Tauwetter von Super Besse reichte Yann Ehrlacher nicht


Monte-Carlo-Sieger Sébastien Loeb wurde bei seinem einzigen Auftritt Fünfter

ner liefen“ ins Ziel. Der Meister der vorletzten Saison büßte damit gleich zwölf Punkte auf Dubourg ein und machte damit zum Leidwesen für sich und Teamchef Chetail die Meisterschaft wieder richtig spannend. Aber auch der Platzhirsch hatte sein schlechtes Wochenende: In Isola verpatzte er in seinem Renault Zoe das erste Rennen. Die Ausgangslage vor dem Finale: Bis auf drei Zähler waren Titelverteidiger Dubourg und auch Yann Ehrlacher als Dritter im Bunde wieder an Panis herangerobbt, beide Verfolger punktgleich.

An Spannung mangelte es also nicht beim großen Finale, das – gemäß der eigentlichen Eisrenn-Tradition – dieses Jahr wieder in Super Besse stattfand. Wir erinnern uns: In der letzten Saison fand aufgrund der extrem strengen Corona-Regelungen der letzte Aufschlag in Val Thorens statt. Was die Sache nicht unbedingt einfacher macht, die Spannung aber über die Zieldurchfahrt hinaus noch hochhält, ist der Umstand, dass die Fahrer gewöhnlich ihre zwei schwächsten Resultate aus der abgelaufenen Saison streichen können. Auch wenn es in der zweiten Covid-Saison etwas anders lief und nur ein Streichresultat berücksichtigt wurde, war bei Dubourgs Familienbetrieb Da Racing, bei Panis Saintéloc-Truppe und Ehrlachers M-Racing-Team schnelles Kopfrechnen gefragt.

Wer rechnet besser?

Die eventuell zu löschenden Punkte waren vor den Läufen des großen Showdowns das dominierende Gesprächsthema. Denn: Rechnete man vor dem Start im Südwesten Frankreichs bereits die bis dahin schwächsten Ergebnisse der immerhin noch fünf für den Titel in Frage kommenden Piloten heraus, ergaben sich einige Verschiebungen, auch wenn erwähnt werden muss, dass Dorian Boccolacci und Nathanael Berthon nur nach der Krone hätten greifen können, wenn die drei Führenden, aus welchen Gründen auch immer, samt und sonders straucheln sollten.

Dubourg profitierte von der kniffligen Arithmetik, denn bei ihm standen nur 44 Punkte, bei Ehrlacher aber 46 und bei Panis sogar deren 48 auf der Kippe. Sofern also die üblichen Verdächtigen die Plätze ganz vorn unter sich ausmachen würden, hätte Dubourg in dieser Hochrechnung des eigentlichen Meisterschaftsstandes zwei Zähler Vorsprung, gefolgt von Ehrlacher und Panis.

Dubourg ließ sich von der komplizierten Ausgangs-Situation am wenigsten beeindrucken. Vor dem großen Showdown hatte er nach den Vor- und Zwischenläufen exakt einen Zähler Vorsprung. Ergo musste er „nur“ direkt hinter Ehrlacher über die Ziellinie gehen, um dann bei Punktgleichheit aufgrund der besseren Einzelergebnisse der 33. Saison seine sechste Eiskrone einzufahren. Gesagt, getan. In der ewigen Bestenliste hat Jean-Baptiste nun mit Jean-Philippe gleichgezogen, seinem Vorgänger Jean-Philippe Dayraut, Meister von 2009 bis 2015. ■

SUPER BESSE – FINALE

Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1. Yann Ehrlacher	Dupessey AS 01	4.25,079 min
2. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe	+1,205 s
3. Aurélien Panis	Audi A1	+3,340 s

PUNKTESTAND FAHRER

Fahrer	Fahrzeug	Punkte
1. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe	537
2. Yann Ehrlacher	Dupessey AS 01	537
3. Aurélien Panis	Audi A1	532

PUNKTESTAND TEAMS

Fahrer	Fahrzeug	Punkte
1. Saintéloc	Audi A1	1838
2. DA Racing	Renault Zoe	1830
3. SP Competition	Peugeot 208	1811


Bunt gemischt und richtig voll: Das DTM-Feld dürfte 2022 für viel Abwechslung sorgen

DTM

Das größte Feld

Die DTM startet in der Saison 2022 mit mindestens 25 Autos – so viele Autos umfasste das Starterfeld der Traditionsserie in diesem Jahrtausend noch nicht. Außerdem wurden die wesentlichen Regeländerungen bestätigt.

Von: **Michael Bräutigam**

Seit der DTM-Neuauflage im Jahr 2000 rangierten die Starterzahlen stets zwischen 16 und 24 Autos. Die Höchst- und Tiefstwerte liegen dabei zeitlich gar nicht weit auseinander: 2015 und 2016 stellten BMW, Audi und Mercedes jeweils acht Autos, also die Maximalzahl. Der Tiefpunkt war nur vier Jahre später erreicht: 2020 bekam man mit Ach und Krach 16 Starter zusammen, weil auch die privaten Teams WRT und ART insgesamt vier Autos bereitstellten.

Das war freilich noch mit den Class-1-Autos, also im weitesten Sinne Tourenwagen. Wie im Rahmen einer Pressekonferenz vergangene Woche bekannt wurde, sind bereits jetzt mindestens 25 GT3-Autos von fünf verschiedenen Marken für die Saison eingeschrieben. „Die DTM ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich stärker aufgestellt", sagt DTM-Eventdirektor Frederic Elsner. Sollten noch mehr Interessenten kommen, wird man das Feld bei etwa 30 Autos deckeln. Bereits jetzt ist auch ziemlich klar, dass es 2022 wohl keine Gaststarter geben wird – außer, jemand vom Kaliber Valentino Rossi klopft an.

Mehr Sicherheit beim Stopp

Auf besagter Pressekonferenz wurden auch die neuen Regularien bestätigt, die wir in der letzten Ausgabe schon größtenteils beleuchtet hatten. Dabei gab es

> „Die DTM ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich stärker aufgestellt."
>
> Frederic Elsner, DTM

auch noch mal Präzisierungen zum Ablauf der Boxenstopps: Die sogenannte Boxenstopp-BOP, die der DMSB schon einmal abgeschmettert hatte, steht diesmal zwar auch im eingereichten Reglement, soll aber nach Möglichkeit nicht zur Anwendung kommen. Durch die neuen Regeln, vor allem nur noch zwei Reifenwechsler pro Seite, dürften nur noch marginale Zeitunterschiede entstehen. Auch die Choreografie ist so vorgegeben, dass zuerst die hinteren und dann die vorderen Reifen gewechselt werden. So soll der Lollipop-Mann eine bessere Übersicht haben und gleichzeitig das Verletzungsrisiko der Mechaniker minimiert werden. In Hockenheim 2021 wurde ein Abt-Mechaniker schwer am Finger verletzt, als sich bei einem Stopp von Mike Rockenfeller die Hinterreifen bereits gedreht hatten, bevor der Mechaniker mit dem Räderwechsel fertig war.

Der Pflichtstopp galt bisher nur unter regulären Rennbedingungen als absolviert, nicht jedoch unter Safety Car. Das ändert sich für die kommende Saison, wenn auch unter Gelb der Pflichtstopp abgehakt werden darf. Mit dem neuen Renndirektor Scot Elkins hält zudem die „Full Course Yellow", praktisch ein virtuelles Safety Car, Einzug.

Ebenfalls erstmals in der GT3-Ära gibt es ein fixes Boxenstopp-Fenster. War bisher nur vorgegeben, dass man nicht in den ersten fünf Runden stoppen darf, ist nun das Fenster nach der zehnten Minute ab Rennstart offen und schließt nach der 40. Rennminute. Unterm Strich ergeben sich also viele neue Stellschrauben, die sehr unterschiedliche Rennstrategien ermöglichen – und vor allem auch verhindern sollen, dass Reifen für kommende Rennen gespart werden.

Neue alte Start-Regel

Eine Änderung, die nicht allen gefallen wird: Beim Rennstart sowie Restart – der auch auf eine Full Course Yellow folgen soll – gibt nicht mehr der Führende das Rennen frei, sondern die Ampel. Das gab es in der DTM schon mal, mit der Folge, dass der Führende dabei oft überrumpelt wurde und viel Unruhe im Feld entstand. Es bleibt abzuwarten, ob man hier zurückrudern muss.

Auch das in der letzten Ausgabe thematisierte Verbot der Stallorder ist nicht so strikt, wie man es bei der Androhung von Strafen bis hin zum Ausschluss aus der Meisterschaft vermuten könnte. DTM-Boss Gerhard Berger lässt im Interview in dieser MSa (S. 4–5) auf jeden Fall durchblicken, dass gewisse Szenarien im Bereich des Tolerierten bleiben. ■


DTM

Beim (Re-)Start entscheidet wieder die Ampel


DTM

Jetzt erlaubt: Pflichtstopp unter Safety Car


DTM

Stallorder: Dank Schlupflöchern weiter möglich?

TCR Europe

Zurück nach Europa

Das Team Target Competition kehrt in die TCR Europe zurück. Nach schwierigem WTCR-Abenteuer möchten die Südtiroler auf internationaler Ebene zurück in die Erfolgsspur.

Von: **Michael Bräutigam**



TARGET COMPETITION

Angriff auf Europa-Titel: Target Competition ist mit vier Elantras am Start

National kann man sich nicht beschweren, schließlich gewann man 2021 mit Antti Buri und dem Hyundai i30 die italienische TCR-Serie. Doch die WTCR-Premiere für das Team aus dem deutschsprachigen Teil Italiens lief nicht nach Plan. Praktisch ohne Testarbeit mit den brandneuen Hyundai Elantra ging es in die Saison, wo man nur zwei Mal punkten konnte. Mittlerweile ist die Testarbeit nachgeholt, u. a. im Herbst mit Werksfahrer Gabriele Tarquini, und damit auch die technische Basis gelegt.

In der TCR Europe nimmt man nun praktisch die Rolle ein, die Sébastien Loeb Racing 2021 hatte. Man setzt mit Unterstützung von Hyundai Motorsport vier Elantras ein, wobei die Fahrer noch nicht bekannt gegeben wurden. Der offensichtlichste Kandidat dürfte Buri sein, der nach Titeln in der TCR Germany 2020 und TCR Italy 2021 den nächsten logischen Schritt anstrebt. Das Loeb-Team ist derweil nach einem Zerwürfnis mit den Koreanern anscheinend komplett aus dem Hyundai-Gefüge raus – also inklusive der ETCR!

Das Target-Team wird parallel zur TCR Europe auch wieder die TCR Italien bestreiten. Dazu steht erneut das Projekt beim 24h-Rennen am Nürburgring auf den Plan. Für 2023 hat man eine Rückkehr in die WTCR ins Auge gefasst, dann mit Hybrid – und mehr Testarbeit vorab. ■

NACHRICHTEN

NASCAR: LETZTER TEST UND ERSTES RENNEN

Mit Testfahrten in Phoenix wurden vergangene Woche die Saisonvorbereitungen der Cup Series auf der Strecke abgeschlossen. Nun steht der erste Renneinsatz für die neuen NextGen-Autos unmittelbar bevor. Am Sonntag treffen sich alle 36 gecharterten Teams zum ansonsten eher unwichtigen Clash-Rennen im L.A. Memorial Coliseum. Der Sender Sport 1+ überträgt das Rennen am Sonntag ab 23 Uhr live.

UAE PROCAR: MÜNNICH WIEDER DOPPELSIEGER

Am dritten Rennwochenende der UAE Procar in Dubai sicherte sich René Münnich (Honda) zum zweiten Mal einen Doppel-Klassensieg. In der Tabelle liegt er noch knapp hinter Alex Annivas (Cupra). Am kommenden Wochenende geht die Serie in Dubai direkt in die nächste Runde.

IMSA Michelin Pilot Challenge Daytona

Alfa-Sieg und Wickens-Podest

Ein Alfa-Romeo-Duo hat sich den Sieg beim Auftakt in Daytona gesichert. Robert Wickens kam bei seinem Renn-Comeback direkt aufs Podium.

Von: **Michael Bräutigam**

Beim vierstündigen Auftaktrennen entfielen 16 der 47 Starter auf die TCR-Klasse, die mit einigen werksunterstützten Autos auch stark besetzt war. Das Hauptaugenmerk richtete sich dabei natürlich auf das Team Bryan Herta Autosport. Hyundais Quasi-Werksteam in den USA stellte nicht nur das amtierende Meisterauto von Taylor Hagler und Michael Lewis, sondern auch das Schwesterauto Robert Wickens und seinem kanadischen Landsmann Mark Wilkins.

Rückkehrer Wickens, der aufgrund seiner Querschnittlähmung mit Handgas und -bremse fahren muss, übernahm die ersten 90 Minuten und übergab anschließend an Wilkins. Der fuhr nicht nur Top-Zeiten, sondern profitierte auch von den Unwägbarkeiten der Konkurrenz. Am Ende reichte es zu Platz 3, womit die erste große Daytona-Story schon einen Tag vor dem Start der 24 Stunden geschrieben war.

Favoriten in Problemen

Zu den Leidgeplagten des Rennens zählten vor allem die Honda Civics von LA Honda World, die beide das Feld anführten, aber jeweils in Front liegend technische Probleme bekamen. Auch Wilkins' letztjähriger Teamkollege Harry Gottsacker (diesmal zusammen mit Parker Chase) im dritten Herta-Hyundai bekam Probleme und fiel zurück. Der Alfa Romeo von KMW Motorsports (Tim Lewis und Roy Block) übernahm eine halbe Stunde vor Schluss die Führung und fuhr danach unangefochten zum Sieg – vor Hagler/Lewis und eben Wickens/Wilkins. ■



ROMEO FERRARIS

Am Ende klar vorn: Der siegreiche KMW-Alfa von Lewis/Block



IMSA

Podest beim Comeback: Jubel bei Wickens (r.) und Teamkollege Wilkins



Pound of Silence

Der Hyundai Veloster N ETCR ist der erste vollelektrische Rennwagen von Hyundai und leistet bis zu 500 kW. Bleibt nur noch das Gewicht: 1,8 Tonnen. Wie fährt sich das wohl?

Von: **Jens Dralle**

Ah ja: So fühlt sich das also an, wenn du auf einer Abrissbirne sitzt, die sich mit vollem Schwung der Hauswand nähert. Die Macht der Masse zerdrückt in ihrer Kinetik die Kontrolle, das Unweigerliche passiert. Zerstörung. Wo? Kurve 2, Autodromo Vallelunga.

Keine Abrissbirne, sondern ein Hyundai Veloster N ETCR, der untermalt vom hellen Sirren seiner vier Elektromotoren auf die Rechtskehre zufliegt. Die OMP-Schalensitze drücken gewaltig auf die Rippenbögen, offenbar schneiderte man sie Kunstturnern wie Sébastien Loeb auf den schmalen Leib. Dessen Motorsport-Team, bekannt u. a. aus der TCR Europe, kümmert sich um diesen speziellen Vorführwagen.

Tempo irgendwas jenseits von 180 km/h, soweit sich das im großen Display aus den zahllosen Informationen herausfiltern lässt. Jedenfalls zu schnell. Zu schnell an diesem Punkt der Strecke. Weil das Gefühl fehlt. Das Gefühl für die Geschwindigkeit, denn der Veloster beschleunigt fix, selbst mit dem 300-kW-Mapping. Damit starteten die Fahrer 2021 in die ersten der zahlreichen Shootouts der Pure-ETCR-Serie. Diese wird 2022 vom ETCR-Weltcup abgelöst.

Momentan treten Hyundai, Cupra und Alfa Romeo an – mit Fahrern wie Augusto Farfus, Mattias Ekström und Philipp Eng. Angeblich fehlte auch ihnen zunächst das Gefühl für das Tempo. Kein wild blinkender Schaltblitz, kein Verbrennungsmotor, der sich kurz vor dem Drehzahlbegrenzer entleibt. Stattdessen: ungeheurer Schub – das maximale Drehmoment liegt bei 900 Nm –, sobald das rechte Pedal fällt.

Fahr- und Bremspedal liegen dicht beieinander, links bremsen klappt also problemlos, nur bringt es nichts, dabei auf dem rechten Pedal zu stehen – die Elektronik würde den Befehl verweigern. Wer bremst, bremst. Und wer zu spät bremst … Tja, nun. Jedenfalls stehe ich voll drauf, rechts im Display könnte ich jetzt den Bremsdruck ablesen, doch ich ahne, dass nun Wichtigeres zu tun, Schlimmeres zu verhindern ist. Einlenken – in der Hoffnung, noch irgendwie die Kurve zu kriegen. Dann jedoch überbremst der Veloster hinten, kreiselt in die asphaltierte Auslaufzone. Einmal, zweimal, und noch ein halbes Mal.

> **!** Der Veloster ist nur dank Tür-Trick in der ETCR zugelassen: Zu den serienmäßig drei Türen wird die Heckklappe gezählt, so kommt er auf die erforderlichen vier.

Kein Einschlag, was für ein Glück, schließlich betonte die Hyundai-Truppe im Vorfeld nicht nur einmal, dass es nur diesen einen Wagen gebe – der übrigens noch nicht die vom ETCR-Reglement vorgeschriebene Einheitstechnik mit Williams-Advanced-Engineering-Batterie und Magelec-Propulsion-Motoren nutzt, sondern jene, die Hyundai zusammen mit Rimac entwickelt. Die Fuhre steht, der Antrieb ist aktiv, mit leicht eckigen 18-Zoll-Slick-Reifen geht's weiter. Systeme neu kalibrieren, also die des Fahrers. In der Boxengasse fragen sich vermutlich alle, ob der Typ am Steuer noch alle Gurken im Glas hat. Ich auch.

Fix für ungut

Autofahren neu lernen, subjektiv im Schneckengang. In der Schikane nach Cimini 2 liegt eh Dreck auf der Fahrbahn von der Zeitenräuberei, sofort rattert wieder das ABS, aber eben auch, weil du wieder eine Idee zu schnell bist, Herrschaftszeiten.

Dann mit Schwung herausbeschleunigen, der Grip passt, wobei ich mich allerdings auch strikt an die Anweisung halte, bloß an keinem der Knöpfe und Regler am Lenkrad herumzuspielen. Also auch nicht an der Traktionskontrolle, die minimale



HYUNDAI

Das Tempo steigt ganz ohne Getöse – eine ungewohnte Wahrnehmung in einem Rennwagen

Schwimmwinkel erlaubt. Eingriffe lassen sich kaum spüren, wobei Leistungsstufe, Slicks (im Gegensatz zu den eigentlich profilierten Reifen in der ETCR) und Asphalt-Temperatur die wohl entbehrlich machen.

Der Veloster und ich gewöhnen uns aneinander, obwohl wir beide den Linksknick (Kurve 9) ein bisschen spooky finden; mit seiner Welle, die den Ausgang verschluckt. Ja, und zu langsam fahren wir sicher nicht, so ein Mist. Anbremsen in das enge Geschlängel in Richtung Fahrerlager, aus dem Augenwinkel nehme ich im Rückspiegel ein rauchendes Hinterrad wahr, spüre wieder, wie Leben in das Heck kommt. Offenbar dauert es noch, bis mich der Veloster auf einen Brüderschafts-Sambuca einlädt und mir das Du anbieten will.

Doch von Pappe!

Immerhin: In den einzelnen Wertungsläufen kämpfte schon der eine oder andere Profi mit ähnlichen Problemen, hier und da stiegen Rauchfahnen auf, und überhaupt besorgen es sich die Buben ordentlich, nur eben nie wirklich lang.

Besonders nachhaltig sei die ETCR, weil es keine Pappbecher an der Strecke gebe und weil die Stromgeneratoren Brennstoffzellen seien, die mit grünem, weil aus Biogas gewonnenem Wasserstoff betrieben würden – der mit Diesel-Lkw an die Strecke gekarrt wird, aber egal. Hey, es ist Motorsport! Mit extrem leistungsstarken Autos, die über einen ganz eigenen Charakter verfügen.

Solange es den traditionellen Motorsport weiter geben darf – warum nicht? In der langen Roma jedenfalls finden sich der Veloster und ich allmählich, einigen uns auf ein neutrales Fahrverhalten in Richtung Limit, räubern beim Herausbeschleunigen auf Start-Ziel ein bisschen über die Curbs, lassen uns von der Curva Grande nicht irritieren.

Dann rücken seltsame schwarze Streifen auf dem Asphalt ins Sichtfeld, mahnen zu einem frühen Bremspunkt. Und irgendwann drängt der Boxenfunk zur Rückkehr. Das Reglement ETCR schreibt übrigens vier Türen vor, weshalb der Veloster wie in der Serie über zwei Türen auf der Beifahrerseite verfügt. Die Heckklappe wird dazugezählt – passt. Was ein Glück, dass vorhin der Einschlag ausblieb. Sonst wäre jetzt womöglich nicht eine einzige Tür mehr vorhanden. ■

DIE TECHNIK

Karosserie
ETCR-Rennwagen, Serien-Rohkarosserie mit eingeschweißter Sicherheitszelle

Antrieb
Vier Elektromotoren (je zwei an jedem Hinterrad)
max. 500 kW/680 PS
Drehmoment max. 900 Nm
1-Gang-Getriebe mit festgelegter Übersetzung
800-Volt-Batterie (65 kWh)

Maße und Gewicht
L 4450 mm x B 1950 mm, Radstand 2700 mm, Felgen 10,5 x 18 Zoll vorn, 12 x 18 Zoll hinten
Gewicht: 1800 kg

Bremsen
Zweikreis-Bremsanlage, 6 Kolben/380 mm vorn, 4 Kolben/355 mm hinten

Fahrwerk
MacPherson vorne, Doppelquerlenker hinten, einstellbare Dämpfer



HYUNDAI

Finger weg von den Drehreglern: Tracktester Dralle wird instruiert



HYUNDAI

Anbauteile und Heckflügel wurden vom Veloster N TCR übernommen



HYUNDAI

Die Brembo-Bremsanlage verzögert den bis zu 680 PS starken E-Renner



HYUNDAI

Ziviler Bruder? Mit dem RM20e (r.) gibt es auch eine Elektro-Straßenstudie

RALLY ZONE

Der Ex-MotoGP-Pilot sorgte mit einem Etappensieg bei der Dakar für die Sensation. Im MSa-Interview erzählt der 31-jährige Italiener, wie das möglich war.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich nach Ihrem imposanten Dakar-Auftritt?
Erst einmal physisch und mental völlig leer. Man braucht unheimlich viel Einsatz, um es bis zum Ziel zu schaffen. Dafür ist meine Seele umso voller. Voller großer Emotionen, voller Stolz und Freude. Es war eine unglaubliche Erfahrung, eine Etappe zu gewinnen und der einzige Fahrer zu werden, der ein MotoGP-Rennen und eine Dakar-Etappe gewonnen hat. Es war mehr als ein Traum, denn niemand hat es bisher versucht. Und dass es mir nach nur fünf Tagen gelingt, das ist einfach irre.

Wie war dieser Etappensieg im Vergleich zu Ihrem ersten MotoGP-Sieg?
Ich war eigentlich Zweitschnellster, aber Toby Price ist in eine Radarfalle getappt und hat eine Strafzeit bekommen. Ich war auf der italienischen Botschaft, als ich erfuhr, dass ich gewonnen habe, weil ich meinen Pass und mein Handy verloren hatte. Als ich das Motorrad reparierte, war meine Tasche aufgegangen. Ich kam also mit dem neuen Pass in der Hand aus der Botschaft und habe auf meinem neuen Telefon über WhatsApp erfahren, dass ich gewonnen hatte. Feiern konnten wir aber nicht so wie beim MotoGP-Sieg. Es gab ein paar Handshakes, ein gutes Abendessen im Camper, und schon ging es ins Bett. Nach einem MotoGP-Sieg geht niemand um neun Uhr schlafen …

Wie kamen Sie überhaupt auf die Idee, die Dakar zu fahren?
Ich war schon immer begeistert von der Dakar. MotoGP und Dakar waren meine beiden Leidenschaften, als ich ein Kind war. Ich habe damals die Übertragungen von der Weltmeisterschaft und der Dakar angeschaut. Ich bin mit dem Traum aufgewachsen, Weltmeister bei Straßenrennen zu werden, und das war schon hart, denn ich war eigentlich ein Motocross-Fahrer. Ich bin Minicross gefahren, bis ich 15 war. Mit all den Entbehrungen, die mein

DUCATI

Danilo Petrucci nach seinem ersten MotoGP-Sieg …



RALLY ZONE

… und nach dem Etappensieg bei der Dakar 2022

„Der Etappensieg im ersten Jahr ist der Wahnsinn“

Vater und meine Mutter und meine ganze Familie durchgemacht haben, haben wir es bis zur MotoGP geschafft und dazu, zwei Grands Prix zu gewinnen. Als ich 2020 zu KTM gekommen bin, haben wir über die Dakar gesprochen, und dass wir das irgendwann in Zukunft mal machen könnten. Ich hätte nicht gedacht, dass es so früh sein würde. Als mich KTM in der Person von Stefan Pierer letzten Sommer fragte, habe ich zuerst gedacht, er würde Witze machen. Aber er hat es ganz ernst gemeint und bereits den Veranstalter gefragt, ob ich teilnehmen könne. Ich kann mich bei ihm und KTM gar nicht genug bedanken, dass ich mir diesen Traum erfüllen konnte. Ich bin so glücklich, dass ich mit KTM Geschichte schreiben konnte, denn nach so einer schweren Saison, wie wir sie 2021 hatten, haben wir ein solches Resultat verdient. Ich bin ihnen sehr dankbar, denn sie haben für mich eine komplette Struktur aufgebaut, damit ich das Rennen fahren konnte.

Haben Sie nach der MotoGP-Saison Ihr Training geändert?
Ich habe mich eine Woche ausgeruht, um wieder etwas Energie zu tanken. Dann bin ich gleich zu den Tests gefahren, aber leider habe ich mir in Dubai nach einer Woche das Fersenbein sowie das Wadenbein gebrochen und habe fast meinen Knöchel zerstört. So war keine wirklich ordentliche Vorbereitung möglich. Ich konnte nicht weiter mit dem Rally-Motorrad trainieren, ich konnte nicht joggen oder mich im Gym vorbereiten, ich konnte nur schwimmen. So war ich alles andere als gut vorbereitet. Aber zum Glück haben die KTM-Leute und meine Teamkollegen mir eine Menge geholfen, da muss ich sehr dankbar sein.

Dann wurden Sie auch noch positiv auf Covid getestet …
Der Test war schon merkwürdig. Am Tag, bevor ich nach Saudi-Arabien geflogen bin, wurde ich getestet und war negativ. Ich habe auch die Booster-Impfung eine Woche zuvor bekommen. Deshalb habe ich alles erwartet, nur nicht, dass ich einen positiven Befund haben könnte. Zum Glück bin ich dann am letzten Tag des Jahres negativ getestet worden und konnte teilnehmen. Ich hatte auch keinerlei Symptome, nichts. Ich denke, es war einfach der Test, der ungenau war.

> „Ich wollte zumindest im Oktober bei der Marokko-Rallye mitfahren und dann nächstes Jahr die Dakar mit ordentlicher Vorbereitung fahren.“
>
> Danilo Petrucci

Wie schwer war es, die Rallye noch mit Schmerzen im Knöchel zu starten?
Es war sehr schwierig, mehr aber noch, weil ich mein Motorrad vor der ersten Etappe nicht fahren konnte. Das Ergebnis des positiven Tests kam, als ich beim Shakedown war. Ich bin dann 20 Minuten mit dem Motorrad gefahren und gleich ins Rennen gegangen. Ich war deshalb sehr vorsichtig, um die Sache nicht noch schlimmer zu machen. Ich habe dann aber eine gute Sitzposition gefunden, sodass ich die Hinterradbremse betätigen konnte. Es fiel mir sehr schwer, in den Rasten zu stehen, daher bin ich sehr viel sitzend gefahren. Dafür musste ich auch ein gutes Setup und die passende Haltung auf dem Motorrad finden. Die ersten drei Etappen waren schon eine Herausforderung.

Wann hatten Sie das Gefühl, dass Sie das Tempo der Spitze gehen können?
Es kam an dem Tag, als mir das Motorrad kaputtgegangen ist. Ich hatte das Gefühl, dass ich schnell bin. Ich habe viel Zeit gutgemacht und zwei Fahrer vor mir überholt, die zwei und vier Minuten vor mir gestartet waren. Da hatte ich schon das Gefühl, dass ich gut dabei bin, denn ich war als 13. gestartet und schon als Elfter unterwegs. Ich fing an zu pushen, doch dann ist mein Motorrad stehen geblieben. Ich habe versucht, es zu reparieren, aber es war nicht möglich. Am Checkpunkt haben sie mir gesagt, dass ich zu diesem Zeitpunkt Drittschnellster war. Da ist mir das erste Mal klar geworden, dass ich schnell bin. In der vierten Etappe habe ich dann bis zur Hälfte der Strecke um die Führung gekämpft. Ich habe aber ganz ehrlich nicht erwartet, dass ich eine Etappe gewinnen kann.

Was war an dem Motorrad kaputt?
Es war ein Problem im Kabelbaum. Als das Motorrad stehen geblieben ist, habe ich nach der Sicherung gesehen, aber die war in Ordnung. Dann habe ich die Batterie ausgebaut, nach der Zündkerze und all den Steckverbindungen gesehen. Dann bin ich abermals stehengeblieben, und die Sicherung war durch. Das ist dann noch ein paar Mal passiert, und mir sind die Sicherungen ausgegangen. Wir haben nicht verstanden, warum mir ständig die Sicherungen kaputtgehen, und wir haben uns entschieden, das gesamte elektrische System zu wechseln. Von da an ist das Motorrad nicht mehr stehen geblieben. Um sicherzugehen, hätten wir es nach der zweiten Etappe wechseln müssen, aber leider können wir in der Zeit nicht zurückgehen. Und hinterher ist man immer schlauer.

Haben Sie gemerkt, wie schnell Sie unterwegs waren, als Sie die Etappe gewonnen haben?
Ich hatte verstanden, dass ich auf hartem und steinigem Untergrund schneller bin als in den Dünen. Da hatte ich etwas Angst, und war deshalb langsamer. Diese Etappe hat wirklich zu mir gepasst. Ich war zu Beginn wirklich schnell. Auch zum Schluss war es sehr steinig, und nur die letzten 50 Kilometer gab es Dünen. Wir haben zusammen mit Daniel Sanders hart gepusht. Ich habe einen Wegpunkt gefunden, er nicht, so habe ich das Rennen angeführt. Dann habe ich selbst navigiert, und ich kam gut bis ins Ziel.

Haben Sie das Navigieren also schon gut gelernt?
Nein, da muss ich noch eine Menge lernen. Die anderen sind noch viel schneller, wenn sie navigieren müssen. Wenn es Spuren auf dem Boden gibt, kann ich mithalten, aber sie können schnell fahren, während sie navigieren, und das können sie noch viel besser als ich. Es ist auch eine Sache, eine Etappe zu gewinnen und eine ganz andere, die Dakar gewinnen zu wollen. Dazu spielen sie noch viel Strategie und fahren an einem Tag extra langsamer, damit sie am nächsten nicht die Strecke eröffnen müssen.

Wie geht es jetzt weiter?
Ich wollte die Rallye-WM fahren, wir haben mit KTM aber leider keine Möglichkeit gefunden. Ich will weitere Rallyes fahren und auch die Dakar mit einer ordentlichen Vorbereitung und anständigem Training. Ich hoffe, dass ich im Oktober die Marokko-Rally fahren und mich dann ordentlich auf die Dakar 2023 vorbereiten kann. Ich habe ein Angebot von der MotoAmerica auf einer Ducati, in den nächsten Tagen sollte ich Bescheid wissen. ■



Danilo Petrucci

Geburtstag: 24.10.1990
Geburtsort: Terni (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE:
2012: MotoGP, Ioda-Suter (19.)
2013: MotoGP, Ioda-Suter (17.)
2014: MotoGP, ART (20.)
2015: MotoGP, Ducati (10.)
2016: MotoGP, Ducati (14.)
2017: MotoGP, Ducati (8.)
2018: MotoGP, Ducati (8.)
2019: MotoGP, Ducati (6.)
2020: MotoGP, Ducati (12.)
2021: MotoGP, KTM (21.)

Hobbys:
Motocross, Training

Oranges Feuer brennt mit

In einer virtuellen Vorstellung präsentierte KTM letzte Woche seine beiden Teams für die MotoGP 2022. Die Österreicher streben mit gewohnter Energie und einigen neuen Akteuren weiter vorwärts.

Von: **Imre Paulovits**

Am optischen Erscheinungsbild hat sich kaum etwas geändert. Nur ein paar kleine Retuschen, eine weiße statt einer gelben Umrandung, ansonsten zeigten sich die Red-Bull- und die Tech3-KTM optisch völlig gleich, wie letztes Jahr. Dafür hat sich ansonsten umso mehr getan rund um das spektakuläre MotoGP-Projekt der Österreicher. Mit Francesco Guidotti kommt ein neuer, erfahrener Mann, um das Technische und das Menschliche zu koordinieren. Und beim Tech3-Team wurde die komplette Fahrerpaarung durch die zwei Überflieger der letztjährigen Moto2-Saison, den Weltmeister Remy Gardner und den Super-Rookie Raúl Fernández, ersetzt.

Doch es ist noch einiges anders als vor einem Jahr. Damals stieg KTM nach drei Siegen aus der Reihe der Konzessions-Hersteller zu den Haupt-Protagonisten auf. Nun sind sie nach einer Saison voller Höhen und Tiefen, in der Miguel Oliveira und Brad Binder zwar je einen Sieg feiern konnten, aber auch lange Durststrecken dabei waren, wieder unter Beweisdruck. Aber so etwas hat die Mattighofener, die in den letzten beiden Jahrzehnten mehr WM-Titel eingeheimst haben als jeder andere Hersteller, immer nur noch stärker gemacht. Auch jetzt haben sie eine Konsequenz gezogen, weiter aufgerüstet und eine Schwachstelle gestopft. Francesco Guidotti, der bei Pramac-Ducati Rookie Jorge Martín zum MotoGP-Sieg verholfen hat, wurde als Teamchef angeheuert. Neu ist der 49-jährige Italiener bei KTM nicht, er war schon in der Zweitakt-Ära als Techniker in der Truppe von Harald Bartol dabei. So wurde er als Heimkehrer wärmstens emp-



Kein anderer Hersteller hat in den letzten 20 Jahren mehr Weltmeistertitel gewonnen als KTM. Nun wollen die Österreicher diesem Ziel auch in der höchsten Motorsport-Klasse näherkommen.

neuen Beteiligten



PLATZER

Gleichgestellt: Die Red-Bull-KTMs und die Tech3-Truppe haben gleiches Material



PLATZER

Durchführungsauftrag: Die Werkspiloten Miguel Oliveira und Brad Binder (v.l.)



PLATZER

Starke Rookies: Die Tech3-Piloten Raúl Fernández und Remy Gardner (v.l.)

fangen. Dass sich Stefan Pierer und Pit Beirer für Guidotti entschieden haben, hatte aber weniger nostalgische Gründe, als dass er in den letzten Jahren ein besonders gutes Händchen für die menschlichen Seiten der Teamführung gezeigt hat.

Der Universalmann

So sieht Guidotti sich auch als Mädchen für alles – und das gleich für zwei Teams, denn er wird sich auch um die beiden Rookies bei Tech3 kümmern. Und er will weiter an den optimalen Abläufen zwischen den Technikern im Werk und dem französischen Team, aber auch zwischen Testteam und Einsatzteam arbeiten. „Dass ich wieder bei einem Werksteam in der MotoGP arbeite, stellt mich vor neue Herausforderungen, auf die ich mich unheimlich freue", so Guidotti, dessen Bruder Giacomo Crewchief von Takaaki Nakagami ist und dessen Vater Fabrizio bereits in den 1990er-Jahren in der Aprilia-Rennabteilung gearbeitet hat. „Ich muss mich jetzt darum kümmern, dass alles, was bislang bei diesem fantastischen Moto-GP-Projekt aufgebaut wurde, menschlich noch näher zusammenrückt." Guidotti ist aber nicht der Einzige, der den Fahrern zur Seite stehen will: Edel-Testfahrer Dani Pedrosa will in diesem Jahr noch öfter bei den Grands Prix in den KTM-Boxen sein.

Niemand hat in den letzten beiden Jahren während der Rennen so viele Plätze wettgemacht wie Brad Binder. Dieses Jahr will der Südafrikaner versuchen, in den Qualifyings besser zu werden, um die Chancen zu verbessern, dass seine Aufholjagden ganz vorne enden. Miguel Oliveira hat sich von seinen Verletzungen erholt und will wieder dort anknüpfen, wo er vorher aufgehört hat – am liebsten an den Sieg in Barcelona.

Bei Tech3 will sich Remy Gardner aufmachen, in der Königsklasse an die spektakulären Erfolge seines Vaters Wayne, dem Weltmeister von 1986, anzuknüpfen. Doch er hat viel Konkurrenz im eigenen Team: Raúl Fernández will sich für die Niederlage beim Moto2-Titel nun in der MotoGP revanchieren. Und bislang war er den Schnellere der beiden. ■

DREI FRAGEN AN

PIT BEIRER



WAS WIRD KTM IN DIESEM JAHR IN DER MOTOGP ANDERS MACHEN?

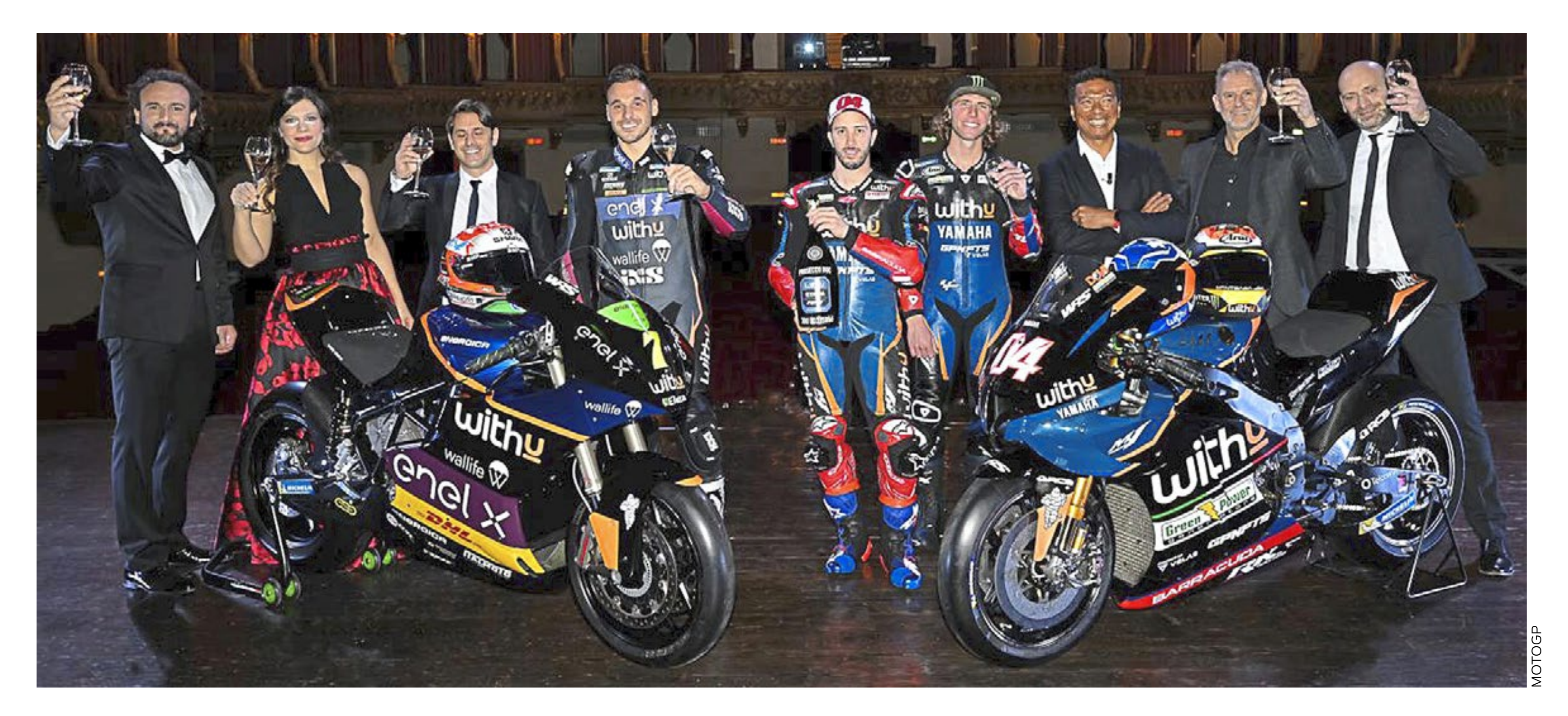
Wir haben entschieden, eine weitere Management-Position zu besetzen, dazu bringen wir zwei junge Fahrer in die Klasse. Es war spannend zu sehen, wie im Januar die gesamte Personalstärke bei uns im Werk war. Unsere Techniker, die von Tech3, alle Ingenieure und die Fahrer zusammen im Werk, das war schon eine Power-Woche. Es steckt unheimlich viel Energie in diesen Leuten, die jetzt alle darauf warten, endlich loszufliegen und die Saison in Angriff zu nehmen.

WAS VERSPRECHEN SIE SICH VON DER VERPFLICHTUNG VON FRANCESCO GUIDOTTI?

Er soll sich um die menschlichen Kräfte der Teams kümmern und dafür sorgen, dass sie als eine Einheit an der Strecke agieren. Und er soll dafür sorgen, dass sich das Management nicht unnötig in technischen Diskussionen verrennt. Er soll sich um die Fahrer kümmern und sie managen. Er muss der Führer des Teams sein, manchmal aber auch ein Stoßdämpfer, und unter allen Beteiligten vermitteln. Bislang haben wir die Testarbeit mit in die Rennwochenenden genommen. Die Rennteams sollen sich nun aufs Rennfahren konzentrieren.

WAS WIRD DIE AUFGABE VON MIKE LEITNER IN ZUKUNFT SEIN?

Mike hat sich die letzten 30 Jahre unheimlich unter Druck gesetzt, um Rennen zu gewinnen. Bei unserem Projekt war er viel mehr als nur ein Teammanager. Er wollte jetzt etwas weniger reisen und im Hintergrund für uns Arbeiten. Er kennt das Motorrad und das Projekt besser als jeder andere, seine Ratschläge werden sehr wertvoll für uns sein.



Dann mal hoch die Gläser!

Das neue RNF-Yamaha-Satelliten-Team wurde pompös im altehrwürdigen Philharmonischen Theater von Verona vorgestellt. Der Anspruch von Teambesitzer Razlan Razali ist nicht bescheiden: Er will mit Andrea Dovizioso im Titelkampf mitmischen.

Von: **Imre Paulovits**

Eines muss man dem aus einer vornehmen malaysischen Familie stammenden Razlan Razali lassen: Er hat Stil, und er weiß damit umzugehen. So ließ er nach der Trennung von seinen bisherigen Sponsoren Petronas und dem Sepang International Circuit bei der Vorstellung zu Ehren seines neuen italienischen Geldgebers in der gigantischen historischen Philharmonie von Verona italienische Arien von der Sopranistin Francesca Dotto und dem Tenor Leonardo Cortellazzi aufführen, bevor seine Fahrer Andrea Dovizioso und Darryn Binder den Schleier von ihren Yamahas M1 und Niccolò Canepa von der Energica MotoE hoben.

Die Zielsetzung des Malaysiers, der mit Fabio Quartararo Geschichte schrieb und als erstes Yamaha-Satelliten-Team in der MotoGP-Ära Grands Prix gewann, ist nicht weniger ambitioniert: Er will die außergewöhnliche Erfolgsgeschichte auch mit völlig neu aufgestellter Konzeption weiterschreiben. Wenn auch seine früheren Geldgeber und sein langjähriger Partner Johann Stigefelt nicht mehr dabei sind – er steht weiter auf soliden Füßen, weiß Routinier und Weltmeistermacher Wilco Zeelenberg um sich, und von Yamaha bekommt er wie die letzten beiden Jahre Werksmaterial für seinen Nummer-1-Fahrer. Andrea Dovizioso soll damit um Siege kämpfen und auch ein Wort bei der Titelvergabe mitreden. Dazu soll Darryn Binder beweisen, dass sein Aufstieg von der Moto3 direkt in die Königsklasse genauso gerechtfertigt ist wie 2015 bei Jack Miller, dem heutigen Ducati-Werkspiloten und dem Einzigen, der diesen Schritt vor dem jüngeren Binder gewagt hat.

Überraschungseffekt

Sicherlich keine einfachen Ziele. Doch Razali hat schon in der Vergangenheit viele verblüfft und mit Fabio Quartararo und Franco Morbidelli Siege eingefahren, als es ihnen niemand zugetraut hatte. Er spricht auch offen darüber, wie viel Geld man braucht, um in dieser Liga nicht unterzugehen. „Elf Millionen Euro für eine Saison, je nachdem 13 Millionen“, so der Malaysier. Dass er sich mit dem italienischen Mobilfunk, Internet und Energieriesen WithU zusammengetan und so den dreifachen MotoGP-Vizeweltmeister Andrea Dovizioso aus dem Sabbatjahr geholt hat, versteht er als Verpflichtung: „Wir wollen für eine Überraschung sorgen“, so Razali. „Wir wollen das beste Satellitenteam werden. Wir wollen mit Darryn um den Titel des Rookie of the Year kämpfen, und Andrea wird nach seiner Pause nicht nur sich selbst, sondern allen beweisen wollen, dass er noch immer den Speed, die Motivation und die Entschlossenheit hat, um den Titel zu kämpfen. Dazu freuen wir uns, in der MotoE mit Bradley Smith und Niccolò Canepa mitzumischen.“

Andrea Dovizioso, der im März 36 Jahre alt wird und damit der aktuell älteste MotoGP-Pilot ist, zeigt sich nicht minder angriffslustig: „Ich bin bereit für diese Saison!“, so der Italiener. „Ich habe die Platte aus meinem Schlüsselbein nehmen lassen, mich im Gym und auf dem Motocross-Motorrad hart trainiert. Ich kann es kaum erwarten, nach fünf Testrennen im letzten Jahr nun die volle Saison in Angriff zu nehmen. Und ich kann es kaum erwarten, wieder in Sepang, in der Heimat meines Teams, die Testarbeit mit der neuen Yamaha aufzunehmen.“ ■



Andrea Dovizioso: Gut vorbereitet und motiviert, das Team erwartet von ihm Siege

MotoGP

Bradl: Noch ein Test

An Arbeitsmangel leidet HRC-Testpilot Stefan Bradl wahrlich nicht. Letzte Woche Mittwoch und Donnerstag testete er in Jerez, bevor er sich ins Flugzeug setzte und schnurstracks zum MotoGP-Test nach Malaysia flog.

Von: **Imre Paulovits**

Nichts ist derzeit so wertvoll wie Testzeit, vor allem, wenn das Wetter ordentliche Rundenzeiten zulässt wie letzte Woche bei den Superbike-WM-Tests in Jerez. So war auch das Honda-MotoGP-Testteam mit Stefan Bradl anwesend und nutzte die zwei sonnigen Tage. Bradl arbeitete weiter an der Abstimmung und Auswertung der Teile für das von Grund auf neu entworfene 2022er Modell der Honda RC213V. Das Team verließ die Südspitze Spaniens mit zufriedenen Gesichtern.

Natürlich möchte Honda jede nur erdenkliche Information, bevor ihr lange verletzter Ex-Weltmeister Marc Márquez das erste Mal seit vier Monaten wieder in den Sattel steigt. Auch geht es dem weltgrößten Hersteller darum, ein Motorrad bauen zu können, mit dem auch die anderen Piloten zurechtkommen und sie so auch bei der gewaltig gestärkten Konkurrenz wieder ein Wort in der Hersteller-WM und der Team-WM mitreden können.

Bradl hat sich diesen Winter wieder vorbereitet wie für eine Rennsaison, diese Fitness kann er jetzt auch gut gebrauchen. Denn nach den zwei Testtagen in Spanien warten in der Bruthitze von Malaysia weitere fünf Tage auf dem MotoGP-Bike auf ihn. ■



MOTOGP

Stefan Bradl: In Jerez die letzten Teile vor dem ersten offiziellen Test aussortiert

Moto3

Carrasco kehrt zurück

Nach fünf Jahren in der Supersport-300-WM fährt Ana Carrasco in diesem Jahr wieder Moto3.

Von: **Imre Paulovits**

Fünf Jahre und 50 Rennen ist die 24-jährige Spanierin Ana Carrasco in der Supersport-300-WM gefahren. Sie stand zwölfmal auf dem Podest, sieben Mal davon ganz oben, aber am wichtigsten: 2018 wurde sie Weltmeisterin, als erste Frau auf einem Solo-Motorrad im Straßenrennsport gegen die Männer. Doch 2022 hat sie das Höchstalter der Einsteigerklasse der Superbike-WM überschritten. So gab es für sie zwei Möglichkeiten: In die Supersport-WM aufzusteigen oder zurück in die Moto3 gehen, wo sie bereits von 2013 bis ’15 gefahren ist.

Carrasco tauchte beim Superbike-WM-Test in Jerez zwar mit einer Kawasaki ZX-6R auf, doch dies war nur ein Trainingsmotorrad. Sie gestand schon dort, dass sie einen Platz in der Moto3-WM gefunden hat. Die zierliche Spanierin hat sich gegen das schwerere Motorrad und das neue Supersport-WM-Format entschieden. Bis Redaktionsschluss gab es keine offizielle Bestätigung, aber alle Quellen deuten darauf hin, dass sie bei BOE SKE eine KTM fahren wird. Sie nahm in Jerez emotionalen Abschied vom Kawasaki-Werksteam, das sie gefördert hat. ■



MOTOGP

Ana Carrasco: Die Supersport-300-Weltmeisterin fährt 2022 wieder Moto3

NACHRICHTEN

MOTOGP
Beim Shakedown-Test in Sepang kam ein gut gelaunter Cal Crutchlow an, und kaum hatte er sich umgezogen und aufs Motorrad geschwungen, wurde es auch schon offiziell verkündet: Der 36-jährige Brite, dreifacher MotoGP-Sieger und 2013 WM-Fünfter, hat seinen Yamaha-Testvertrag für 2022 und ’23 verlängert. Fabio Quartararo und Franco Morbidelli äußerten sich schon immer anerkennend über die Arbeit, die Crutchlow in die Entwicklung der Yamaha M1 steckt, nun kann er auch mit seinem ehemaligen Teamkollegen Andrea Dovizioso zusammenarbeiten. Ob er dieses Jahr auch wieder vereinzelt Rennen fährt, steht noch nicht fest.

MOTOGP
Die Kondition von Aleix Espargaró ist genauso legendär wie seine Liebe zum Rennrad-Training, und er schreckt auch nicht davor zurück, sich regelmäßig mit den Profis zu messen. Letzte Woche fuhr er bei der Challenge de la Plana. Auf der dritten Etappe über 71 Kilometer durch die Berge kämpfte er bis zum Schluss um den Sieg mit und wurde Vierter!

MOTOGP
Eigentlich sollten das Ducati-Werksteam und die GP22 in der letzten Woche vorgestellt werden. Da Jack Miller Covid-positiv getestet wurde, wurde die Präsentation auf den 7. Februar verlegt. Ducati hat aber schon einmal ein kurzes Video des neuen Motorrades auf seine sozialen Medien hochgeladen. (@ducaticorse)

MOTO3
Rückschlag für das im letzten Jahr so dominierende Ajo-KTM-Team: Neuzugang Daniel Holgado, Moto3-Junior-Weltmeister 2021, zog sich bei einem Trainingsunfall einen komplizierten Trümmerbruch seines linken Schienbeins zu. Wie lange er ausfällt, ist noch unklar.

Raúl legt vor



Die Saison ist eröffnet. Beim ersten Tag des Shakedown-Tests in Sepang bestätigte sich, was sich schon in Jerez angedeutet hatte: Raúl Fernández Schwung aus der zweiten Saisonhälfte 2021 in der Moto2 setzt sich auch in der MotoGP fort.

Von: **Imre Paulovits**

Alles ist hermetisch abgesperrt, niemand außer den Teams darf auf das Areal des Sepang International Circuit, und trotzdem dringen die Laute nach außen. Und weil nicht nur die Fahrer, sondern auch die Techniker und das ganze Begleitpersonal mittlerweile mit den Sozialen Medien aufgewachsen ist, wird kräftig gepostet, und die ganze Welt schaut gespannt auf die Monitore der Handys, Tablets und Laptopcomputer. Nach zwei Monaten der totalen Stille auf den Grand-Prix-Strecken dröhnen in Sepang wieder die Motoren, es ist, als wäre auch in unseren Breiten der Frost aufgetaut.

Neben den Testfahrern, die die neuen Motorräder vorbereiten, damit die Werksfahrer in den kurzen zwei Tagen, die ihnen am nächsten Wochenende zur Verfügung stehen, das Optimum an Daten herausholen können, dürfen dieses Jahr fünf Rookies mit auf diese drei Tage. Die beiden Tech3-KTM-Rookies Remy Gardner und Raúl Fernández, Marco Bezzecchi von VR46, Fabio Di Giannantonio von Gresini und Darryn Binder, der bei RNF-Yamaha den Sprung von der Moto3 in die Königsklasse gewagt hat. Bei allen ist es, als würden sie endlich von der Leine gelassen.

Teamkampf geht schon los

Remy Gardner wurde nur zwölf Tage zuvor in Barcelona am rechten Handgelenk operiert, aber der Australier biss auf die Zähne. Der Sohn des als eines der härtesten Hunde in der WM-Geschichte geltenden Wayne Gardner fuhr genauso fleißig seine Runden wie sein zu allem entschlossener Teamkollege Raúl Fernández, der nach dem Titelverlust in der Moto2 recht deutlich in Worte gefasst hat, dass er gedenkt klarzustellen, dass die Titelentscheidung in der mittleren Klasse ein Irrtum war. Dabei legte Fernández ab dem Morgen das Tempo vor und blieb bis zum Tagesende an der Spitze. Der 21-jährige Spanier war der einzige, der unter 2.01 Minuten blieb und hielt sogar Michele Pirro hinter sich, der bei seinen Wildcard-Einsätzen regelmäßig in die Top-10 fährt.

> „Das lange Warten ist vorbei, und ich bin unheimlich glücklich über unser neues Abenteuer. Es macht Spaß, sich mit Marco und dem Team auf die Saison vorzubereiten.“
>
> VR46-Teamchef Pablo Nieto

Remy Gardner war trotz gewaltiger Schmerzen der zweitschnellste Rookie und verlor weniger als eine Sekunde auf seinen Teamkollegen. Doch in dieser Sekunde können in der echten Welt eines MotoGP-Wochenendes 15 Positionen liegen. Der Australier hat seine Feuertaufe in der Welt der Allerhärtesten aber mit Bravour bestanden.

Richtig fit und bestens vorbereitet wirkte Marco Bezzecchi. Der VR46-Pilot fuhr 38 Runden und verlor schließlich 1,114 Sekunden auf Fernández, er wirkte trotzdem sehr glücklich. „Es war ein aufregender erster Tag“, so der langmähnige Italiener. „Wir haben stetig angefangen, wir wollen unsere Energie noch völlig aufbrauchen, bevor der richtige Test losgeht. Wir haben mit dem Material weitergemacht, das wir in Jerez gefahren sind, und ich fühle mich sehr wohl. Aber wir stehen ja erst ganz am Anfang.“

Auch Darryn Binder, der über seinen Schritt in die MotoGP über



MOTOGP

Raúl Fernández auf der Tech3-KTM: Der Moto2-Rookie des Jahres 2021 gibt auch in der MotoGP das Tempo an

den Winter wenig gutes lesen und hören konnte, ließ nun Taten sprechen und war auch nur 1,248 Sekunden langsamer als Fernández. Die vielen Runden auf einer Tausender im Winter lassen die Körpersprache des Südafrikaners ganz anders wirken als noch im November. Fabio Di Giannantonio ließ es etwas langsamer angehen, aber es war auch nur der erste Testtag.

Verdacht bestätigt

Die Testfahrer fuhren viel neues Material aus, einige hatten für Vergleichszwecke an jedem Motorrad einen separaten Transponder, andere gar keinen. An dem Motorrad von Michele Pirro fiel auf, dass der lange Auspuff für die vordere Zylinderreihe, der am letzten Tag in Jerez eingesetzt wurde, auch hier weiter benutzt wurde. Wenn nicht Schlitzohr Gigi Dall'Igna die ganze Welt an der Nase herumführt, könnte dies tatsächlich die Auslegung der 2022er-Ducati werden. Offensichtlich wird hier versucht, unregelmäßiges Drehmoment zwischen den beiden Zylinderreihen zu erzeugen und damit das Drehzahlband zu glätten. Nächste Woche werden wir mehr sehen. ■

TESTZEITEN MOTOGP

MotoGP Rookie- und Shakedown-Test Sepang (MAL), 31. Januar 2022

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	2.00.898 min
2.	Michele Pirro (I)	Ducati G16 GP22	2.01,042 min
3.	Mika Kallio (FIN)	KTM RC16	2.01,250 min
4.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP22	2.01,676 min
5.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	2.01,852 min
6.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	2.02,012 min
7.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	2.02,146 min
8.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	2.02,181 min
9.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	2.02,596 min



MOTOGP

Es blüht der Flieder: Fabio Di Giannantonio auf der Gresini-Ducati



MOTOGP

Michele Pirro: Langer Auspuff doch keine Modeerscheinung?

MOTOGP

Marco Bezzecchi und die VR46-Ducati: Viel Freude am Fahren



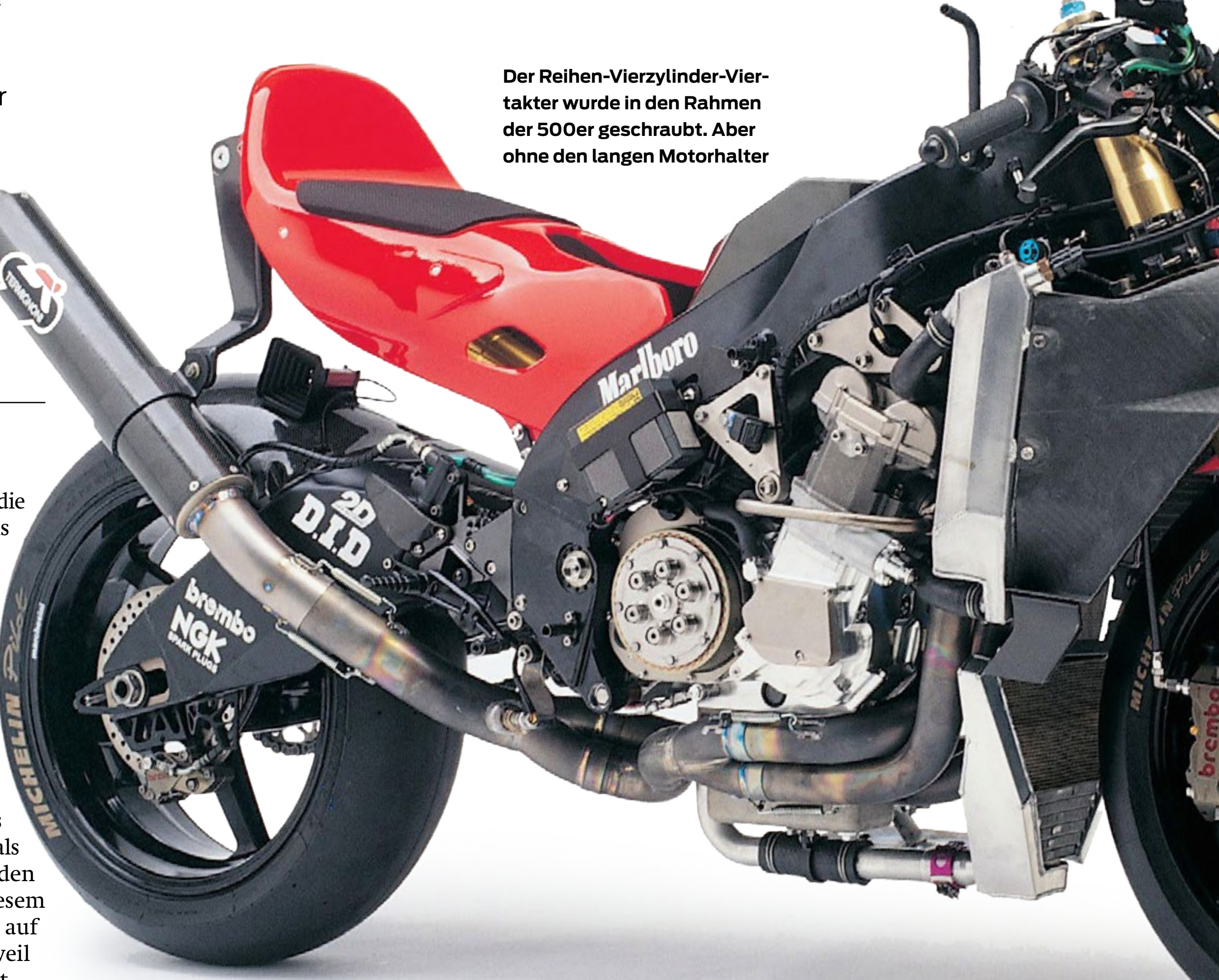
MOTOGP

Cal Crutchlow auf dem Yamaha-Prototyp: Titelverteidigung vorbereiten

Kein einfacher Taktwechsel

Vor 20 Jahren versuchte Yamaha einfach, einen Viertakt-Motor in das bewährte Fahrwerk ihrer 500er-GP-Maschine zu stecken, um so für die neue MotoGP-Klasse gerüstet zu sein. Die Praxis zeigte, dass dies nicht so leicht war.

Von: **Imre Paulovits**



Der Reihen-Vierzylinder-Viertakter wurde in den Rahmen der 500er geschraubt. Aber ohne den langen Motorhalter

Nachdem die Regeln für die MotoGP-Viertakter bis 990 ccm bekannt gegeben waren, die ab 2002 die 500er-Klasse ablösen sollten, überlegte sich die Yamaha-Rennabteilung, welches Konzept hierfür das vielversprechendste wäre. Da die 500er-Zweitakter in den 15 Jahren zuvor bei Konzept und Abmessungen alle ziemlich identisch waren, beschloss man, die bewährte YZR 500 als Basis zu nehmen und nur den Motor auszutauschen. Bei diesem einigten sich die Ingenieure auf einen Reihen-Vierzylinder, weil er kürzer und leichter baut – und mit der Verwandtschaft zu den meisten Serien-Motorrädern des Hauses die Marketing-Kollegen begeistert. So begannen sie im Herbst 2000 das Projekt M1, was für Mission 1 stand.

Auch bei den Leistungsdaten orientierte sich die Truppe um Ichiro Yoda und Motorendesigner Masakazo Shiohara an dem Zweitakter, weil sie bei den stagnierenden Rundenzeiten der 500er davon ausgingen, dass dies die Grenze dessen war, was der Michelin-Hinterreifen übertragen konnte. Die letzten Jahre hatten sie gelehrt, dass Rundenzeiten nur noch zu verbessern waren, wenn Fahrwerk und Motor so zusammenarbeiteten, dass neben dem höchstmöglichen Kurvenspeed der Reifen eine gleichmäßige Motorleistung in Traktion umsetzen kann.

Sanftes Biest

Shiohara rechnete sich aus, dass ein Viertakter mit 942 ccm bei der angestrebten Leistung und Leistungsentfaltung den besten Kompromiss bot. Obwohl Yamaha vom Renn-Superbike YZF-R7 bereits Erfahrung mit Benzineinspritzung hatte, entschied man sich für Flachschieber-Vergaser, weil man sich mit denen eine natürlichere Verbindung zwischen der Gashand des Piloten und dem Hinterreifen versprach. Da der Tank nur noch maximal 24 statt 32 Liter haben durfte, blieb genügend Platz für die Airbox über dem Reihen-Vierer. Ex-250er- und Superbike-Weltmeister John Kocinski wurde als Testfahrer verpflichtet und fuhr den ersten Prototyp im März 2001. Im Sommer desselben Jahres saßen die Werksfahrer Max Biaggi und Carlos Checa erstmals auf Yamahas neuem Viertakter. Sie alle zeigten sich angetan von der Neuen.

„Der ersten Yamaha M1 hat es an Leistung und Traktion gefehlt. Das hat Masao Furusawa 2004 geändert.“

Valentino Rossi

Doch als im April 2002 die MotoGP-Saison begann, kam die kalte Dusche. Die Annahme, dass der Leistungsstand der 500er auch für die neue Ära reichen würde, erwies sich schnell als Trugschluss. Die revolutionäre V5 von Honda war um Welten überlegen und hatte viel mehr Leistung, die sich auch noch einsetzen ließ. Während sich Valentino Rossi mit ihr spielerisch über die Konkurrenz hinwegsetzte, wurde die Viertakt-Yamaha auch von den verbliebenen Zweitaktern bedrängt. Carlos Checa und Max Biaggi konnten die beiden M1 bei der MotoGP-Premiere zwar auf die Startplätze 4 und 5 stellen, doch während Checa im verregneten Rennen Dritter wurde und so die Karriere der M1 mit einem Podestplatz begann, stürzte Biaggi. In Welkom wurde Checa Fünfter und Biaggi Neunter, weit weg von den beiden siegreichen Hondas. Wie sehr die Nerven blank lagen, zeigte sich, als Biaggi in Jerez nach einem Frühstart nicht zur Stop-and-go-Strafe reinkam, sondern an die Box fuhr. Neben dem Leistungsmanko wurde das stempelnde Hinterrad wegen fehlender Anti-Hopping-Kupplung als Hauptursache ausgemacht. Um die Bremswirkung des Motors zu senken, machte man eine elektronisch angesteuerte Kupplungs-Hydraulik, diese öffnete gleichzeitig einen der vier Vergaser. Ab Saisonmitte wurde der Hubraum bis zum Limit aufgestockt.

In Le Mans konnte Max Biaggi erstmals mit den Hondas mithal-



YAMAHA

ten, wurde Dritter und lag im Ziel nur 0,6 Sekunden hinter Rossi. Beim Heimrennen in Mugello wurde Biaggi Zweiter, er hatte bei der Windschattenjagd dank der windschlüpfrigen Verkleidung, die von der 500er stammte, den höchsten Topspeed. In Barcelona und Assen landeten Checa und Biaggi, wenn auch wieder etwas weiter abgeschlagen, jeweils auf den Plätzen 3 und 4. In Donington Park und auf dem Sachsenring musste Biaggi nur noch Rossi den Vortritt lassen. Auf seiner Paradestrecke in Brünn stellte Biaggi die M1 auf die Pole-Position und setzte sich mit Rossi im Schlepptau vom Rest des Feldes ab. Als ein Stück von Rossis Hinterreifen herausriss, fuhr der Römer unangefochten dem ersten Sieg der M1 entgegen. Als Rossi in Malaysia einige Berührungen mit seinen Markenkollegen Barros und Ukawa hatte, konnte Biaggi vorne entfliehen und den zweiten Sieg der M1 feiern. Schließlich wurde er WM-Zweiter, allerdings trennten ihn 140 Punkte und neun Siege von Hondas Nummer 1.

Nach mir die Ewigkeit

2003 bekam die M1 eine Benzineinspritzung und eine mechanische Rutschkupplung, doch die Probleme gingen weiter. Man experimentierte mit verschiedenen großen Airboxen und gab die Abmessungen der 500er auf. Biaggi ging 2003 zu Honda und wurde durch Alex Barros ersetzt, doch mehr als Endrang 7 für Checa und 9 für Barros war nicht drin.

Masao Furusawa wurde Projektleiter und bekam den klaren Auftrag, zum 50-jährigen Jubiläum von Yamaha 2005 Weltmeister zu werden. Valentino Rossi konnte zum Wechsel überredet werden und schaffte den Titel schon ein Jahr vorher. Dafür hatte Furusawa die M1 komplett umgekrempelt.

Er stellte von fünf auf vier Ventile pro Zylinder um, machte eine Crossplane-Kurbelwelle und das Motorrad höher und länger. Es war erstaunlich: Yamaha war durch einen Zufall bereits 1992 auf den kontrollierten Flex gekommen. Dazu hatten sie an ihrer 500er einen langen vorderen Ausleger zur Motorhalterung. Den hatte man im Eifer, den Motor in die Baugröße zu bekommen, geopfert. Furusawa führte ihn wieder ein und ergänzte ihn hinten mit einer Unterzugschwinge.

Mit dieser Architektur fährt die M1 noch heute, und Fabio Quartararo ist mit ihr der aktuelle MotoGP-Weltmeister. ■

TECHNISCHE DATEN

Yamaha YZR-M1 (OWM1, 2002)	
Motor	Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, DOHC, 5 Ventile pro Zylinder
Bohrung x Hub	keine Angaben
Hubraum	942-989 ccm
Leistung	+ 200 PS bei 15 000/min
Leergewicht	145 kg



MOTOGP

Max Biaggi gewann 2002 zwei Grands Prix und wurde Vizeweltmeister



YAMAHA

Bis auf Auspuff und Luftzufuhr hatte die erste M1 die Linien der YZR 500



YAMAHA

Aus dem Vollen gefrästes Kurbelgehäuse und Flachschiebervergaser



Jonathan Rea: In Jerez wieder unantastbar. Aber reicht das gegen Razgatlioglu?

WORLDSBK

Reas Winterform

Es ist jeden Winter beeindruckend, welche Zeiten der sechsfache Ex-Weltmeister Jonathan Rea in den Asphalt von Jerez brennt. Die Honda-Piloten probierten viele neue Dinge, aber was die Zeiten wert sind, wird man erst in Portimão sehen.

Von: **Imre Paulovits**

Seine Winter-Lackierung ist legendär, seine Winter-Zeiten in Jerez auf MotoGP-Niveau ebenfalls. Diesmal fuhr der entthronte Weltmeister Jonathan Rea zwar nur den zweiten Nachmittag des zweitägigen Tests in Jerez, doch die 61 Runden, die er dort abspulte, reichten, um ihn wieder anderthalb Sekunden vor die Konkurrenz zu bringen. „Die Zeiten spielen um diese Jahreszeit eigentlich keine Rolle, aber ich fühle mich sehr wohl auf dem Motorrad", so Rea. „Wir haben auch bereits eine Rennsimulation abgespult, weil wir die neuen Teile auch einem Longrun unterziehen mussten. Wir hatten Elektronik-Teile und Fahrwerksteile, und Pirelli hatte neue Reifen. Jetzt müssen wir sehen, ob sich unsere Erfahrungen mit der 2022er ZX-10RR auch auf anderen Strecken bestätigen und fahren dafür am 8./9. Februar in Portimão." Kawasaki konnte zufrieden zusammenpacken, denn die zweitbeste Zeit hinter Rea fuhr sein Teamkollege Alex Lowes.

Honda testete mit den zwei Neuzugängen Iker Lecuona und Xavi Vierge, und es gab viel zu tun. Man will erst nach ausgiebigen Tests entscheiden, ob man wie fast alle anderen und auch HRC in der MotoGP mit Öhlins-Federelementen und Brembo-Bremsen weitermacht oder auf Showa und Nissin umsteigt. Die japanischen Federelemente gehören zum Mutterkonzern und leisten beim Kawasaki-Werksteam beste Dienste, der ebenfalls angegliederte Bremsenhersteller arbeitet mit BMW zusammen. Obwohl es eine lange Liste zum Abarbeiten gab, schafften sie es, alles am ersten Tag durchzuprobieren. Xavi Vierge war von den beiden Fahrern der schnellere. „Es war nicht einfach, zumal auch die Pirelli-Reifen, die wir bekommen haben, anders waren als die, die ich beim letzten Test fuhr", so Vierge. „Aber es ist sehr positiv, dass ich bei allem verstanden habe, warum, wenn ich schneller fahren konnte. Ich kenne Jerez sehr gut. Jetzt müssen wir sehen, wie ich mich woanders fühle."

Iker Lecuona gestand: „Meine Hand war noch nicht bei 100 Prozent, aber ich konnte den Tag durchfahren und gut mit dem Team arbeiten. Am Ende des Tages bekam ich Schmerzen. Jetzt ist es wichtig, dass ich bis zum nächsten Test völlig fit bin." Da die Testtage beschränkt sind, entschied sich Honda, auf den zweiten Tag zu verzichten.

Aushilfstester Sofuoglu

Weil sein Neffe Bahattin Corona-positiv war und nicht zum Test durfte, wurde Kenan Sofuoglu gefragt, ob er für ihn einspringen könne, und der fünffache Weltmeister sagte sofort zu. Der 37-Jährige ist noch topfit und gab mächtig Gas. Nachdem er den MV-Agusta-Technikern bei der Abstimmung der neuen 800er behilflich war, hatte er eine klare Meinung von dem Motorrad. „Es ist kein einfach zu fahrendes Motorrad", so Sofuoglu. „Wenn man es aber versteht, ist es sicherlich ein Sieger-Bike. Wenn Bahattin damit zurechtkommt, ist es für ihn die beste Vorbereitung für die Superbike-WM. Insofern haben wir uns bei der Wahl des Teams für ihn richtig entschieden." Schnellster Supersport-Pilot war MV-Agusta-Kollege Niki Tuuli. ■



WORLDSBK

Honda: Showa-Gabel, Nissin-Bremse



WORLDSBK

Xavi Vierge: In Jerez der schnellere der beiden Honda-Neuzugänge

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM

Superbike-WM-Test Jerez (E), 26./27. Januar 2022

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.38,851 min
2.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,266 min
3.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.40,342 min
4.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.40,496 min
5.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,542 min
6.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 800	1.42,341 min
7.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	1.42,361 min
8.	Kenan Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800	1.43,774 min
9.	Yari Montella (E)	Kawasaki ZX-6R	1.43,875 min
10.	Benjamin Currie (AUS)	Kawasaki ZX-6R	1.44,606 min
11.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki ZX-6R	1.45,679 min
12.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki ZX-6R	1.47,553 min

IDM Superbike 1000

Alt glänzt mit Trainingsform

Florian Alt ist besser vorbereitet als je zuvor. Der Wilbers-BMW-Fahrer will 2022 endlich Meister werden – das Leben als Vize kennt er schon.

Es ist angerichtet. Die IDM Superbike-Testfahrten im Wilbers-BMW-Racing Team haben im spanischen Almeria begonnen. Die erhoffte Sonne ließ sich nicht blicken. „Stattdessen hatten wir Wind, Regen, um die neun Grad", ließ Technik-Chef Burkhard Stember wissen.

Nichtsdestotrotz probierte Florian Alt zwei Federbeine auf der Pirelli SC1-bereiften BMW aus. Der Funktionstest wurde bestanden. Die Bestätigung lieferten Alts beeindruckende Turns. Der 25-Jährige ließ Peter Hickman, eine feste Größe aus der BSB, um 1,986 Sekunden hinter sich. Alt fühlte sich trotz der anstrengenden Wetterlage in Almeria sehr wohl.

Nach zwei Ruhetagen wird das Wilbers-BMW-Racing Team die Reise fortsetzen und sich auf den Weg nach Cartagena machen. Dort kann Alt die neue Prototypen-Gabel von Wilbers namens 46RR einsetzen. Die bisher verwendete Closed Gas Cartridge-Variante hatte schon ein neues Innenleben, aber die Außenrohre fehlten noch. Sie sollen nach Almeria ins Hotel geliefert werden und vor der ersten Ausfahrt in Cartagena montiert sein.

Alts Teamkollege Marco Fetz, der im vergangenen Jahr zu Wilbers gekommen war, ist noch nicht wieder einsatzfähig. Der 22-jährige Bayer war am 15. August 2021 im ersten IDM Superbike-1000-Lauf von Assen in einen Rennunfall verwickelt und hatte sich den Oberschenkel gebrochen. Er wird bei den Frühjahrstrainings anwesend sein. ■ AWi



EISELE

Florian Alt: Hervorragende Zeiten in Almeria

IDM Superbike 1000

Mikhalchik: Nach Spanien

Werner Daemen, IDM-Teamchef und Manager von Meister Ilya Mikhalchik, lässt die Karriere seines Schützlings in Spanien fortsetzen.

Nach dem dritten Titelgewinn in der IDM Superbike bekommt Ilya Mikhalchik nun ein neues Aufgabenfeld. Der aktuelle Meister geht nach Spanien. Sein bisheriger IDM-Teamchef und Manager Werner Daemen hat ihn ins dortige easyRace Team transferiert.

Mikhalchik wird an der Seite von Titelverteidiger Ivo Lopes auf der M 1000 RR um Punkte kämpfen. „Ivo ist der Meister, und das gibt mir eine gute Motivation", so Mikhalchik. Teammanager Eduardo Salvador: „Er wird sich mit Ivo gegenseitig anstacheln, und das wird den beiden helfen, als Fahrer zu wachsen." Zusätzlich bleibt Mikhalchik Bestandteil des BMW Motorrad World Endurance Teams, mit dem er die Langstrecken-Weltmeisterschaft bestreitet. Dort ist er der Teamkollege von Markus Reiterberger, Jéremy Guarnoni und Kenny Foray. ■ **AWI**



EISELE

Ilya Mikhalchik: Nach drei IDM-Titeln neue Herausforderung in der Spanischen Meisterschaft

Jahr	Alle Straßen-Gespann-Weltmeister
1949	Eric Oliver/Denis Jenkinson (GB/GB) Norton
1950	Eric Oliver/Lorenzo Dobelli (GB/I) Norton
1951	Eric Oliver/Lorenzo Dobelli (GB/I) Norton
1952	Cyril Smith/Bob Clements (GB/GB) Norton
1953	Eric Oliver/Stanley Dibben (GB/GB) Norton
1954	Wilhelm Noll/Fritz Cron (D/D) BMW
1955	Willi Faust/Karl Remmert (D/D) BMW
1956	Wilhelm Noll/Fritz Cron (D/D) BMW
1957	Fritz Hillebrand/Manfred Grunwahl (D/D) BMW
1958	Walter Schneider/Hans Strauß (D/D) BMW
1959	Walter Schneider/Hans Strauß (D/D) BMW
1960	Helmut Fath/Alfred Wohlgemuth (D/D) BMW
1961	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1962	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1963	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1964	Max Deubel/Emil Hörner (D/D) BMW
1965	Fritz Scheidegger/John Robinson (CH/GB) BMW
1966	Fritz Scheidegger/John Robinson (CH/GB) BMW
1967	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1968	Helmut Fath/Wolfgang Kalauch (D/D) URS
1969	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1970	Klaus Enders/Wolfang Kalauch/Ralf Engelhardt (D/D/D) BMW
1971	Horst Owesle/Julius Kremer (D/D) URS
1972	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1973	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) BMW
1974	Klaus Enders/Ralf Engelhardt (D/D) Busch-BMW
1975	Rolf Steinhausen/Josef Huber (D/D) Busch-König
1976	Rolf Steinhausen/Josef Huber (D/D) Busch-König
1977	George O'Dell/Kenny Arthur (GB/GB) Windle-Yamaha
1978	Rolf Biland/Kenneth Williams (CH/GB) BEO-Yamaha
1979	Bruno Holzer/Charlie Meierhans (CH/CH) LCR-Yamaha
1980	Jock Taylor/Benga Johansson (GB/S) Windle-Yamaha
1981	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Yamaha
1982	Werner Schwärzel/Andreas Huber (D/D) Seymaz-Yamaha
1983	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Yamaha
1984	Egbert Streuer/Bernie Schnieders (NL/NL) LCR-Yamaha
1985	Egbert Streuer/Bernie Schnieders (NL/NL) LCR-Yamaha
1986	Egbert Streuer/Bernie Schnieders (NL/NL) LCR-Yamaha
1987	Steve Webster/Toni Hewitt (GB/GB) LCR-Krauser
1988	Steve Webster/Toni Hewitt (GB/GB) LCR-Krauser
1989	Steve Webster/Toni Hewitt (GB/GB) LCR-Krauser
1990	Alain Michel/Simon Birchall (F/GB) LCR-Krauser
1991	Steve Webster/Gavin Simmons (GB/GB) LCR-Krauser
1992	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Krauser
1993	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Krauser
1994	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/GB) LCR-Swissauto
1995	Darren Dixon/Andy Hetherington (GB/GB) Windle-ADM
1996	Darren Dixon/Andy Hetherington (GB/GB) Windle-ADM
1997	Steve Webster/David James (GB/GB) LCR-ADM
1998	Steve Webster/David James (GB/GB) LCR-Honda
1999	Steve Webster/David James (GB/GB) LCR-Suzuki
2000	Steve Webster/Paul Woodhead (GB/GB) LCR-Suzuki
2001	Klaus Klaffenböck/Christian Parzer (A/A) LCR-Suzuki
2002	Steve Abbot/Jamie Biggs (GB/GB) Windle-Yamaha
2003	Steve Webster/Paul Woodhead (GB/GB) LCR-Suzuki
2004	Steve Webster/Paul Woodhead (GB/GB) LCR-Suzuki
2005	Tim Reeves/Tristan Reeves (GB/GB) LCR-Suzuki
2006	Tim Reeves/Tristan Reeves (GB/GB) LCR-Suzuki
2007	Tim Reeves/Patrick Farrance (GB/GB) LCR-Suzuki
2008	Pekka Päivärinta/Timo Karttiala (FIN/FIN) LCR-Suzuki
2009	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Suzuki
2010	Pekka Päivärinta/Adolf Hänni (FIN/CH) LCR-Suzuki
2011	Pekka Päivärinta/Adolf Hänni (FIN/CH) LCR-Suzuki
2012	Tim Reeves/Ashley Hawes (GB/GB) LCR-Suzuki
2013	Pekka Päivärinta/Adolf Hänni (FIN/CH) LCR-Suzuki
2014	Tim Reeves/Gregory Cluze (GB/F) LCR-Kawasaki
2015	Bennie Streuer/Geert Koerts (NL/NL) LCR-BMW
2016	Pekka Päivärinta/Kirsi Kainulainen (FIN/FIN) LCR-BMW
2017	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Honda
2018	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Honda
2019	Tim Reeves/Mark Wilkes (GB/GB) ARS-Yamaha
2020	Markus Schlosser/Marcel Fries (CH/CH) LCR-Yamaha
	B2A
1979	Rolf Biland/Kurt Waltisperg (CH/CH) Schmid-Yamaha
	Formel 2
2014	Tim Reeves/Gregory Cluze (GB/F) DMR-Honda
2015	Tim Reeves/Patrick Farrance (GB/GB) DMR-Honda
2016	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB) LCR-Honda



Mann der Stunde in den USA: Yamaha-Rookie Eli Tomac

Der vierte Sieger

YAMAHA

Mit dem Auftakt-Sieg bei der US-Supercross-Meisterschaft scheint Ken Roczen sein Glück aufgebraucht zu haben: Beim zweiten Auftritt in Anaheim stürzte der Deutsche zum dritten Mal nacheinander und rutschte im Titelrennen weiter ab.

Von: **Thomas Schiffner**

Es ist zum Verrücktwerden: Ken Roczen startete die Saison am 8. Januar in Anaheim als Tagessieger. In den folgenden drei Rennen gab es nur Pleiten, beim zweiten von drei Anaheim-Rennen letzten Samstag musste er, wie in der Vorwoche in San Diego, zu Boden und verlor in der Tabelle weiter an selbigem. Auch diesmal involviert: Kawasaki-Neuling Jason Anderson.

Dabei lief im Angel-Stadium erst einmal alles perfekt für den HRC-Werksfahrer aus Thüringen: Im Heat Race wurde er Zweiter hinter Teamkollege Chase Sexton, der in San Diego seinen ersten 450er-Sieg feiern konnte. Im Finale schoss Kenny von der vierten Startposition hinter Eli Tomac, Sexton und Aaron Plessinger (KTM) an die Spitze zum Holeshot. Hinter ihm waren Malcolm Stewart, Jason Anderson und Tomac, der ausnahmsweise einen passablen Start hatte. Als Anderson an Stewart vorbei war, griff er in Runde 4 den Deutschen an. In einer Rechtskurve in der Sandsektion kam er von innen, Roczen außen, und als Anderson vor Roczens Vorderrad fuhr, war das Déjà-vu der Kollision von San Diego in der Vorwoche perfekt.

Mit Sand gefüllte Brille

Obwohl Roczen auch etwas nach innen zog, nahm „El Hombre“ auf dem Podium die Schuld auf sich: „Den ganzen Tag hatte ich Probleme mit der Strecke und habe Passagen falsch eingeschätzt. So will ich nicht fahren.“ Als Roczen sich und seine mit Sand gefüllte Brille sortiert hatte, lag er an P18 und schaffte es nur noch auf den 13. Platz.

Eli Tomac konnte Anderson bald die Führung abnehmen. Obwohl Anderson auf Angriffsmodus schaltete, vergrößerte Tomac den Abstand und holte nach 13 Führungsrunden mit 4,6 Sekunden Vorsprung als vierter Saisonsieger im vierten Rennen den ersten Sieg für Yamaha überhaupt. Der Dritte Chase Sexton wurde bester Hondafahrer. Titelverteidiger Cooper Webb (8.) und der starke Aaron Plessinger (22.) wurden beide durch Stürze zurückgeworfen.

Tomac baute seinen Vorsprung auf sechs Punkte aus und ist endgültig bei Yamaha angekommen: „Der Wechsel hat sich ausgezahlt. Wir verbessern uns von Woche zu Woche und von Main Event zu Main Event.“

In der 250er-Klasse lieferte Dominique Thury zum zweiten Mal eine blitzsaubere Performance ab. Der Schneeberger Yamaha-Pilot qualifizierte sich auf P20 locker für das Hauptrennen. In Heat 1 wurde er sogar Sechster und zog diesmal direkt ins Finale ein. Von Startplatz 12 kam der Sachse auf Platz 15 ins Ziel. ■

US-SUPERCROSS

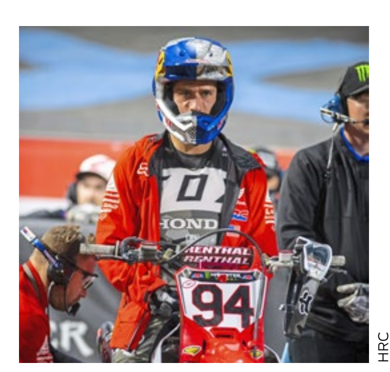
Anaheim, 29. Januar

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
3.	Chase Sexton (USA)	Honda
4.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
5.	Malcolm Stewart (USA)	Husqvarna
6.	Marvin Musquin (F)	KTM
7.	Justin Barcia (USA)	GasGas
8.	Cooper Webb (USA)	KTM
9.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
13.	Ken Roczen (D)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 4 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac	85 Punkte
2.	Chase Sexton	79
3.	Jason Anderson	77
4.	Cooper Webb	73
5.	Justin Barcia	72
6.	Malcolm Stewart	70
7.	Dylan Ferrandis	64
8.	Marvin Musquin	64
9.	Ken Roczen	62
10.	Aaron Plessinger (USA), KTM	55



HRC

Weiß nicht, wo er steht: Ken Roczen

NACHRICHTEN

DRITTER MXGP-LAUF IN PATAGONIEN

Der MXGP-Kalender 2022 erhielt gleich fünf Aktualisierungen. Zwei Wochen nach dem WM-Auftakt am 20. Februar in Matterley Basin (GB) findet der zweite Lauf am 6. März in Mantova (I) statt. Der südamerikanische GP läuft in der argentinischen Provinz Neuquen und wurde auf den 20. März verschoben. Das Rennen in Oss in den Corona-geplagten Niederlanden wurde gestrichen. Stattdessen wird eine Woche später (3. April) im portugiesischen Agueda gefahren. Die beiden Läufe in Indonesien werden in Samota-Sumbawa (26.06.) und Jakarta (03.07.) gefahren. Das letzte Rennen am 18. September wurde noch nicht benannt.

MAYERBÜCHLER UND MONN BEI DER EM

Die Eisspeedway-Europameisterschaft wird 2022 wieder in Polen gefahren, allerdings nun in zwei Läufen am 19. Februar in Sanok und am 19. März in Tomaszow Mazowiecki. Für den DMSB starten Franz Mayerbüchler und Benedikt Monn, die sich dem Verband als Einzige für die WM-Quali gestellt hatten. Für die italienische FMI fährt der EM-Dritte vom Dezember, Luca Bauer. Sollten andere Nationen Vertreter zurückziehen, steht Hans Weber für die EM-Läufe auf standby.

7 DEUTSCHSPRACHIGE IN MATTERLEY BASIN

Nicht weniger als sieben Piloten aus der Schweiz und aus Deutschland wollen beim frühen Motocross-WM-Auftakt am 20. Februar in Matterley Basin (GB) dabei sein. In der MXGP-Klasse starten Henry Jacobi (Jacky Martens Honda), Jeremy Seewer (Yamaha Factory), Valentin Guillod (iXS MXGP Team) und Tom Koch (KTM Kosak). In der MX2-Klasse haben Jeremy Sydow (Raths Motorsports), Noah Ludwig (Becker Racing) und Simon Längenfelder, der sein Debüt für das GasGas-Factory-Team gibt, genannt.

Motocross

Längenfelders Top-Debüt

Beim ersten Lauf zur internationalen italienischen Meisterschaft traf erstmals 2022 auf Sardinien ein Teil der WM-Elite aufeinander. Tim Gajser bezwang Jeremy Seewer knapp. MX2-Pilot Simon Längenfelder beeindruckte mit Platz 5.

Von: **Thomas Schiffner**

MXGP-Weltmeister Jeffrey Herlings zog ein Rennen zur spanischen Meisterschaft vor und gewann dort überlegen. In Alghero fehlten auch der angekündigte GasGas-Werksfahrer Jorge Prado, MX2-Weltmeister Maxime Renaux und Romain Febvre, der noch immer an seinen Verletzungen vom Supercross Paris laboriert.

Die MX1-Klasse wurde zum Duell zwischen Honda-Speerspitze Tim Gajser und Yamaha-Factory-Pilot Jeremy Seewer. Im Wertungslauf konnte sich der Schweizer mit 12 Sekunden Vorsprung gegen Gajser durchsetzen. Dritter wurde der Spanier Ruben Fernandez. Tom Koch qualifizierte sich auf Sardinien als Neunter, Paul Haberland als Zehnter für das Superfinale der besten MX1- und MX2-Fahrer.



SHOTBYBAVO

Saisonpremiere: Tim Gajser behielt knapp die Oberhand

In der kleinen Klasse dominierte Jago Geerts. Zweiter wurde der Norweger Cornelius Tondel auf der Zweitakt-Fantic, und der 17-jährige Hofer Simon Längenfelder überzeugte beim ersten Start für das neue GasGas-Werksteam mit Platz 4, noch vor seinem italienischen Teamkollegen Mattia Guadagnini. Maximilian Spies kam als Zehnter ins Superfinale.

Im Rennen um Punkte für den „Supercampione“ sah es lange so aus, als würde Jeremy Seewer auch den Tagessieg mit nach Bülach nehmen können. Doch Gajser folgte ihm nur mit Sekunden-Rückstand, außerdem mischte sich Geerts als bester MX2-Fahrer in den Zweikampf ein. In der viertletzten Runde nahm Gajser das Zepter in die Hand und gewann vor Seewer, Geerts und dem britischen Neuling im Kawasaki-Werksteam, Ben Watson. Längenfelder setzte als Fünfter und zweitbester MX2-Pilot ein Ausrufezeichen, gleich hinter ihm der 23-jährige Kosak-KTM-Pilot Tom Koch.

Kommenden Sonntag steigt der zweite Lauf in Italien auf der WM-Strecke in Riola Sardo. ■

MOTOCROSS

Alghero (I), 30. Januar, Superfinale

1.	Tim Gajser (SLO)	Honda
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha
4.	Ben Watson (GB)	Kawasaki
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas
6.	Tom Koch (D)	KTM
7.	Cornelius Tondel (N)	Fantic
13.	Maximilian Spies (D)	KTM
18.	Vincent Peter (D)	KTM
26.	Mark Scheu (D)	Husqvarna

Bahnsportsaison 2022

Zurück zur Normalität?

Die deutschen Bahnsport-Veranstalter planen mit Vollgas die Saison 2022. Es soll die erste komplette nach zwei Jahren Corona werden.

Von: **Thomas Schiffner**

Inzell erwischte es nun zum dritten Mal. Weil der Eisspeedway-Grand-Prix für März terminiert war, musste das Rennen wegen der grassierenden Omikron-Variante bereits jetzt erneut abgesagt werden.

Die Sommerveranstalter, die 2020 und 2021 fast alle pausieren mussten, haben nicht nur nahezu alle Termine für dieses Jahr angemeldet, sie rechnen auch mit der Genehmigung ihrer Veranstaltungen ohne große Zuschauer-Restriktionen durch die Behörden. Doch Risiken lauern auch in anderen Richtungen nach zwei Jahren Friedhofsruhe. Joachim Ohmer, Rennleiter des Longtrack-of-Nations Ausrichters Herxheim: „Ich weiß nicht, auf welche und wie viele Helfer ich an Christi Himmelfahrt zurückgreifen kann.“



VELDHUIZEN

Auch Seitenwagen-Rennen sollen dieses Jahr wieder laufen

Helfer sind die eine, Zuschauer die andere und Fahrer die dritte Unbekannte. Josef Frohnwieser, Vorsitzender der süddeutschen Bahnrennen-Veranstalter: „Wir haben keine Information, wie viele Fahrer überhaupt noch aktiv sind.“ Der DMSB setzte alle nationalen Prädikate wieder an und vergab sie fast ausnahmslos an die Vereine, die schon 2020 die Austragungsrechte erhalten hatten. Ein wichtiger Wettbewerb fehlt erneut: die Speedway-Bundesliga. Sie wurde vor zwei Jahren Corona-bedingt gestrichen und fand 2021 nur als Ein-Tages-finale in Güstrow statt. Auch für dieses Jahr fanden sich nicht genügend Teams. Landshut bleibt nach dem Erfolg 2021 in der polnischen Liga. ■

BAHNSPORT-PRÄDIKATE

25.06.	Speedway-Paarcup Leipzig
10.07.	Bahnpokal Seitenwagen Mulmshorn
06.08.	Bahnpokal Solo Hertingen
27.08.	Speedway-DM Herxheim
04.09.	Seitenwagen-DM Berghaupten
17.09.	Speedway-U21-DM Stralsund
18.09.	Langbahn-DM Schwarme

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Virage Volante, 1994, 67000 km, Aut., Porsche-Nachtblau, dt. Fzg., Scheckheft, Toprarität, Bestzustand, 89.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57867

BMW

BMW 2000 CS Coupé, silber, sensationeller Originalzustand, VB 63.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Suche BMW Z8 Alpina, 1. Hand, bis max. 5000 km, nachvollziehbare Historie, deutsche Ausführung. E-Mail: Kreuziger.R@seznam.cz, Tel. 00420/602596059



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



BMW Alpina

Suche BMW Z8 Alpina, 1. Hand, bis max. 5000 km, nachvollziehbare Historie, deutsche Ausführung. E-Mail: Kreuziger.R@seznam.cz, Tel. 00420/602596059

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Chevrolet



Chevrolet Corvette C7 Z06, top aus 5/2016, 14000 km, Services, silber, gepflegt, Reifen neu. Luxemb., Tel. 00352/621152902, Rene

Ferrari



550 Fiorano, M. Schumacher Edition, EZ 01/2001, 375 kW/485 PS, 52000 km, 1 von 5 gebauten Fzg., Carbon Racing Sitze, Leder schwarz, 4-Punkt-Gurte, komplette Carbon-Ausstattung, Scuderia-Embleme, Klima, R/CD, Bordbuch, Werkzeug, P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57820

Ford



2004 Ford GT, über 800 PS! Heffner Ausstattung, KW-Gewindefahrwerk. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Lamborghini



Jalpa, EZ 08/85, 195 kW/255 PS, rot/Leder beige, 37000 km, Klima, el. FH, Alpine R/C, 1 von 442 Fzg., P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57819

Mercedes



2016 Mercedes G500 4x4 Hoch2, 500 PS! 1. Hd, Brabus Umbau, Topausstattung, € 189.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Suche Mercedes SL600 W129, bis max. 5000 km, nachvollziehbare Historie, deutsche Ausführung. E-Mail: Kreuziger.R@seznam.cz, Tel. 00420/602596059



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57847

Porsche



Porsche Carrera GT, dt. Erstauslieferung, top gepflegter Originalzustand in gelb. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



Porsche 964 3.8 Ltr. RSR, neuwertiger Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

BMW E30 325i, Gr. A, Wagenpass, 233 Renngetriebe, 240 PS, Sicherheitstank, Bilstein, VB 30.000,- €. Tel. 0172/5210166





Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Geschäftsverbindungen

Wenn Dir ein Motorrad nicht reicht. Bei manchen ist die Passion größer. Wieso es also bei einem Motorrad belassen? Triumph ist eine höchst erfolgreiche Marke mit großem Wachstumspotenzial. Motoria vertritt diese seit 20 Jahren im Raum Mittelland / Zentralschweiz. Nutze die Chance und beteilige Dich im Rahmen einer Nachfolgelösung an einem kerngesunden Unternehmen mit großem Kundenstamm und ausgezeichnetem Ruf. Folge Deiner Passion. Kontaktiere uns für mehr Infos. www.motoria.ch H



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H



Noch vor Ostern 2022
Ledenon 29.3.-3.4. 22
wahlweise 2, 3, 4, 5, 6 Tage buchbar
alles mit Geld-zurück-Garantie bei Absage wegen Covid-19 durch Veranstalter oder Strecke
GAAAAS! www.art-motor.de



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H





Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell – MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 8/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma ____________

Vorname (ausgeschrieben) ____________

Straße/Nr. (kein Postfach) ____________

PLZ/Ort ____________

Telefon mit Vorwahl ____________ Mobil ____________

E-Mail ____________

Rechtsverbindliche Unterschrift ____________ Datum ____________

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



AUDI

Von der Wüste in die Alpen: Im Vergleich mit älteren Audi-Rennwagen wirkt der Dakar-Prototyp etwas überdimensioniert

Regeln am liebsten alleine aufstellen

Interview mit Toto Wolff
MSa 06/2022

Die Arroganz von Herrn Wolff ist wohl kaum zu überbieten: „Mehr als zehn Teams verwässern nur die Einkommen", behauptet er. Außerdem beansprucht er ein Mitspracherecht der drei aktuellen Motorenhersteller beim Regelwerk. Am liebsten wäre ihm wohl, wenn er die Regeln allein aufstellen dürfte. Verstappens zehn Siege – zu acht von Hamilton – werden von ihm völlig ignoriert. Ich finde die Formel 1 überhaupt nicht mehr attraktiv oder schon gar nicht „hip". Ich werde jedenfalls nicht mehr wie in vergangenen Jahren den Wecker stellen, um ein Formel-1-Rennen live zu sehen.

Walter Stöckmann,
per E-Mail

Löblicher Versuch

Neue DTM-Regeln 2022
MSa 07/2022

Der Versuch, die ungeliebte Stallorder zu unterbinden, ist zwar löblich, aber sie ist letztendlich nicht zu verhindern. „Verhaute" Stopps müssen gut geplant werden, Defekte kann die Telemetrie anzeigen. Aber „Fahrfehler" passieren immer, wenn man sie am wenigsten braucht! Wenn jetzt schon Radmutter-Umdrehungen für eine „Boxen-BOP" sorgen, dann sollte man mal über Mindeststandzeiten nachdenken. Auch dann, wenn die so fürchterlich gewöhnlich sind.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Weltklassesport

Vergessene Rennstrecken
MSa 07/2022

Ich möchte mich herzlich bedanken für den sehr interessanten Bericht über den alten Masaryk-Ring! In den 1970er- und 1980er-Jahren hatte ich einige Rennen der Motorrad-WM und der Tourenwagen-EM besucht. Nach dem Ende der WM am Sachsenring war das für die DDR-Motorsportfreunde die einzige Gelegenheit, Weltklassemotorsport live zu erleben. Empfehlung: Besuch der alten Farina-Kurve. Dort sind auf Stelen alle Sieger seit den 1930er-Jahren verzeichnet.

Andreas Herrgesell
D-09119 Chemnitz

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)
17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring
28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)
30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Täglich Mittwoch, 02. Februar, bis Freitag, 04. Februar

je 15.00	Diverse Formel-1-Klassiker (3 Rennen)	Sky Sport F1*
je 19.30	Diverse Formel-1-Klassiker (3 Rennen)	Sky Sport F1*
je 21.45	W Series 2021, komplette Rennen	Sky Sport F1*
je 23.00	Formel 1 2021, komplette Rennen	Sky Sport F1*
Samstag, 05. Februar		
11.55	ROC Nations Cup, Schweden **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	Extreme E 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
18.00	IndyCar Series 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
19.00	ROC Nations Cup (Wh., auch 23.00)	Sky Sport F1*
ab 19.35	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.20)	Motorvision TV*
Sonntag, 06. Februar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.00	ROC Nations Cup, Schweden (Wh.)	Sky Sport F1*
11.55	Race of Champions, Schweden **LIVE**	Sky Sport F1*
14.40	NASCAR Cup Series 2021, Daytona 500	Motorvision TV*
15.00	Formel 1 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.00	Race of Champions (Wh., auch 23.00)	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Cup Series 2021, Homestead	Motorvision TV*
22.30	NASCAR Cup Series 2021, Saisonrückblick	Sport 1+*
23.00	NASCAR Cup, Clash-Rennen **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 07. Februar		
15.00	Diverse Formel-1-Klassiker (2 Rennen)	Sky Sport F1*
19.30	Diverse Formel-1-Klassiker (3 Rennen)	Sky Sport F1*
ab 21.00	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.35)	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 2021, Rennen Abu Dhabi	Sky Sport F1*
Dienstag, 08. Februar		
ab 13.30	ROC Nations Cup & Race of Champ. (Wh.)	Sky Sport F1*
ab 16.20	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
19.30	Diverse Formel-1-Klassiker (3 Rennen)	Sky Sport F1*
22.00	Race of Champions, Schweden (Wh.)	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Freitag, 04. Februar

09.25	IGTC 9h Kyalami, Pre-Qualifying **LIVE**	YouTube**
14.20	IGTC 9h Kyalami, Qualifying **LIVE**	YouTube**
16.50	IGTC 9h Kyalami, Superpole **LIVE**	YouTube**
Samstag, 05. Februar		
11.30	IGTC 9h Kyalami, Rennen **LIVE**	YouTube**
13.35	Formula Regional Dubai, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
18.00	SuperEnduro-WM, Budapest **LIVE**	motorsport.tv*
Sonntag, 06. Februar		
07.20	Formula Regional Dubai, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
11.35	Formula Regional Dubai, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv

*kostenpflichtig   **auch www.motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

05.02.	Intercontinental GT Challenge, 9h Kyalami	ZA
05./06.02.	Race of Champions, Pite Havsbad	S
05./06.02.	UAE Procar/Formula Regional Asia, Dubai	UAE
06.02.	NASCAR Clash, Los Angeles	USA

Motorrad

05.02.	SuperEnduro-WM, Budapest	H
05.02.	US-Supercross, Glendale	USA
06.02.	Motocross, Riola Sardo	I

Vorschau



CHRIS PAUL DESIGN

F1-Autos 2022: FIA-Technikchef Nikolas Tombazis zum Thema Sicherheit



NASCAR

NASCAR-Clash: Erstes Kräftemessen im Los Angeles Memorial Coliseum



ROC

Race of Champions: Schnee-Gaudi in Schweden mit prominenter Besetzung



MOTOGP

MotoGP: Beim Vorsaisontest in Sepang wird's ernst – auch für Marc Márquez


AUTOMÄRKTE
AUTOMÄRKTE
AUTOMÄRKTE
AUTOMÄRKTE